



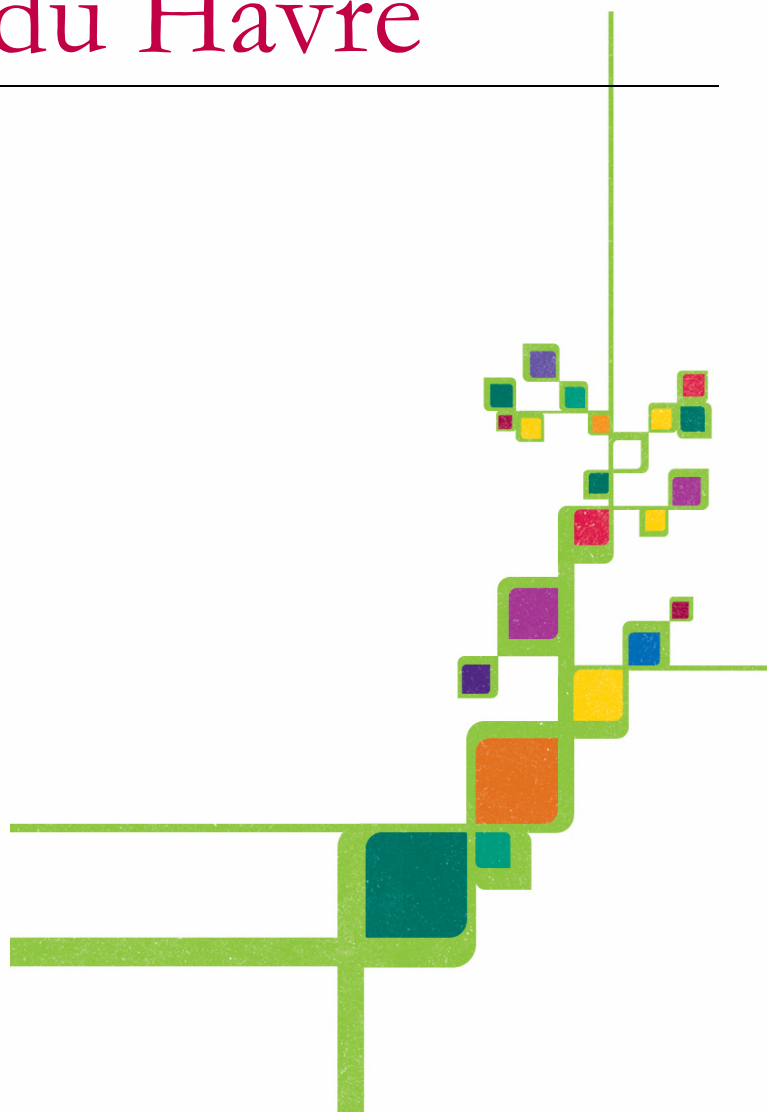
Raymond Chabot  
Grant Thornton

# Étude de positionnement économique du secteur du Havre

---

Rapport final

Ville de Montréal



# Étude de positionnement économique du secteur du Havre

Rapport final

Présenté à :

Ville de Montréal

**Montréal** 

Préparé par :



**Raymond Chabot  
Grant Thornton**

Équipe de projet :

**Mandataire**

Johanne Gélinas, associée

**Chargés de projet**

Maxime Godin, directeur principal

Louise Leclerc, directrice principale

**Expert-conseil**

Victor Poudelet, conseiller

Date du rapport : Le 11 septembre 2015



# Raymond Chabot Grant Thornton

Le 11 septembre 2015

Monsieur Serge Guérin  
Directeur  
Service du développement économique  
Ville de Montréal  
303, rue Notre-Dame Est, 6<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Y 3Y8

**Raymond Chabot Grant Thornton & Cie**  
S.E.N.C.R.L.  
Bureau 2000  
Tour de la Banque Nationale  
600, rue De La Gauchetière Ouest  
Montréal (Québec) H3B 4L8

Téléphone : 514 878-2691  
Télécopieur : 514 878-2127  
[www.rcgt.com](http://www.rcgt.com)

## Objet : Rapport – Étude de positionnement économique du secteur du Havre

Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport final portant sur le sujet identifié en rubrique.

Nous tenons à souligner l'excellente collaboration de toutes les personnes rencontrées au cours de la réalisation du mandat.

Nous vous remercions de la confiance que vous nous témoignez et demeurons à votre disposition pour toute assistance supplémentaire ou pour vous accompagner dans la poursuite de vos objectifs.

Pour toute information supplémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec M. Maxime Godin au 514 954-4637 ou avec la soussignée au 514 390-4158.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

*Raymond Chabot Grant Thornton & Cie S.E.N.C.R.L.*

Johanne Gélinas  
Associée – Groupe-conseil stratégie et performance



# Table des matières



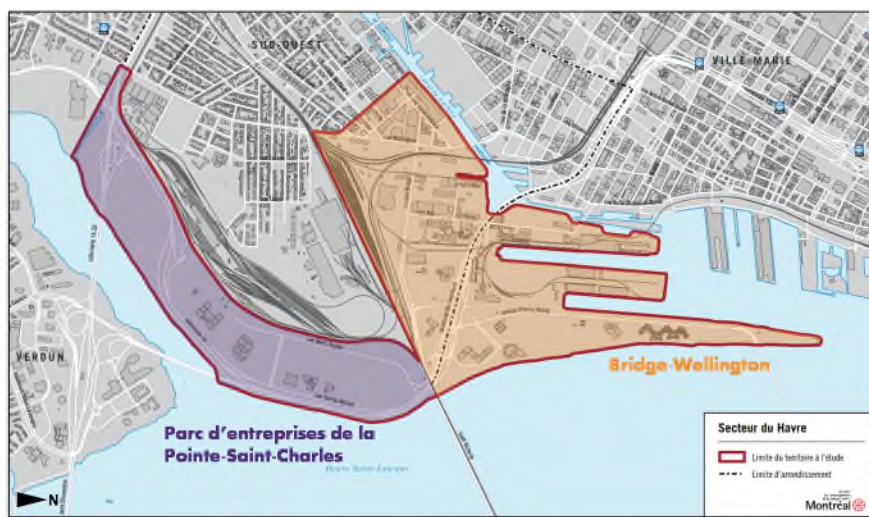
<b>RESUME</b> .....	<b>1</b>
<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>5</b>
1.1 CONTEXTE DU MANDAT.....	5
1.2 DESCRIPTION DU MANDAT.....	7
1.3 TERRITOIRE A L'ETUDE.....	7
<b>2. PORTRAIT SOCIODEMOGRAPHIQUE</b> .....	<b>9</b>
2.1 DEMOGRAPHIE.....	9
2.2 REVENU.....	11
2.3 NIVEAU DE SCOLARITE.....	12
2.4 OCCUPATION.....	13
2.5 LOGEMENT.....	14
<b>3. PORTRAIT ECONOMIQUE</b> .....	<b>16</b>
3.1 PRESENTATION DES DEUX SOUS-SECTEURS.....	16
3.2 ACTIVITES COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES.....	20
3.3 FILIERES D'ACTIVITES ECONOMIQUES MOTRICES.....	23
3.4 CONTEXTE ECONOMIQUE.....	27
<b>4. CONSTATS ET PISTES A CONSIDERER</b> .....	<b>33</b>
4.1 CONSULTATION DES ENTREPRISES ET D'AUTRES ACTEURS.....	33
4.2 FORCES, FAIBLESSES, POTENTIELS ET CONTRAINTES PROPRES AU SECTEUR DU HAVRE.....	34
4.3 PARTICULARITES RELATIVES AUX SOUS-SECTEURS.....	35
4.4 CONSTATS RELATIFS A CHAQUE FILIERE.....	37
4.5 POTENTIEL ECONOMIQUE NATUREL DES FILIERES.....	42
<b>5. ORIENTATIONS PROPOSEES ET CONDITIONS DE SUCCES</b> .....	<b>45</b>
5.1 ORIENTATIONS PROPOSEES POUR LE PARC D'ENTREPRISES DE LA POINTE-SAINT-CHARLES.....	45
5.2 ORIENTATIONS PROPOSEES POUR LE SOUS-SECTEUR BRIDGE-WELLINGTON.....	46
5.3 CONDITIONS DE SUCCES.....	47
<b>ANNEXES</b> .....	<b>49</b>
ANNEXE 1. CARTES DU TERRITOIRE A L'ETUDE.....	50
ANNEXE 2. DESCRIPTION DES FILIERES.....	55
ANNEXE 3. TABLEAU RECAPITULATIF DES EMPLOIS PAR SECTEUR ET PAR FILIERE.....	60



# Résumé

## Contexte et objectif du mandat

Dans le cadre de la planification du secteur du Havre, la Ville de Montréal désire donner priorité à l'emploi dans le secteur du Havre, ce qui nécessite de connaître les caractéristiques du territoire de même que ses perspectives de développement économique. Le territoire à l'étude s'étend du pont Champlain au Vieux-Port de Montréal (environ 3 km<sup>2</sup>). Il comprend une partie du quartier Pointe-Saint-Charles et peut être divisé en deux sous-secteurs : le sous-secteur Bridge-Wellington et le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles :



Le mandat donné à Raymond Chabot Grant Thornton par le Service du développement économique de la Ville de Montréal consiste à définir un positionnement économique pour chacun des deux sous-secteurs du Havre, en tenant compte des caractéristiques du territoire et des secteurs adjacents.

## Faits saillants du portrait sociodémographique

La population qui habite le territoire du Havre est entièrement située dans le sous-secteur Bridge-Wellington, où des usages résidentiels côtoient des usages économiques. En moyenne, la réalité sociodémographique de cette population est très différente de celle du reste de Pointe-Saint-Charles et de Montréal :

- Sa population, bien que plus âgée, rajeunit et possède un taux de croissance plus élevé;
- Son niveau de scolarité est plus élevé;
- Ses ménages disposent de revenus nettement supérieurs.

Cependant, il y a une importante disparité entre les deux sous-zones résidentielles de Bridge-Wellington, soit celle très favorisée de la Cité-du-Havre, qui fait partie de l'arrondissement Ville-Marie et celle moins favorisée, qui fait partie de Pointe-Saint-Charles, dans l'arrondissement Sud-Ouest.

## Faits saillants du portrait économique

La compilation de différentes sources de données a permis de recenser 149 établissements sur le territoire du Havre et un total de 2 766 emplois, répartis dans les deux sous-secteurs. Le sous-secteur géographique **Bridge-Wellington** comprend 138 établissements et 2 258 emplois, soit 93 % du nombre total d'établissements et 82 % des emplois du territoire. Le **Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles** comprend seulement 11 établissements (7 % du nombre total), mais 18 % du nombre total d'emplois (508 emplois).

Dans le but de caractériser les concentrations d'emplois dans le tissu économique, les entreprises et les emplois ont été regroupés selon leur appartenance à six filières d'activités économiques motrices. Les filières d'activités motrices se caractérisent par leur effet d'entraînement supérieur sur l'économie, en lien avec des synergies client-fournisseur, des emplois bien rémunérés, l'innovation technologique, la propriété intellectuelle ou l'exportation.

Les filières d'activités motrices du Havre incluent, en ordre décroissant de proportion de l'emploi total : transport et logistique (15 %), agroalimentaire (11 %), technologies de l'information et des communications (TIC) (11 %), fabrication (9 %), services professionnels (7 %) et audiovisuel (6 %).

Une comparaison avec quatre secteurs adjacents au Havre a été réalisée afin de caractériser les tendances et les positionnements déjà existants. Certains secteurs adjacents possèdent un positionnement prédominant. C'est le cas notamment de la **Cité du Multimédia** et de **L'Île-des-Sœurs** qui se positionnent fortement dans le domaine des TIC (respectivement 39 % et 56 % du volume d'emplois), ou de **Pointe-Saint-Charles**, où les services professionnels sont bien représentés (20 % du volume d'emplois). Il n'y a pas de filière aussi dominante dans **Griffintown**, où l'on remarque cependant la présence de services professionnels et des TIC, avec 13 % et 11 % des emplois, respectivement. Le **secteur du Havre** se caractérise quant à lui, un peu comme Griffintown, par une diversité de filières, mais se distingue toutefois des secteurs adjacents par une concentration en agroalimentaire.

## Constats et orientations proposées

Les principaux acteurs institutionnels et économiques du secteur du Havre ont été consultés afin de connaître leur vision du développement économique du territoire. Les 14 organisations rencontrées comptent 1 332 employés, soit 48 % des emplois du secteur du Havre. Les informations recueillies lors des consultations ont permis de compléter le portrait économique du secteur du Havre et d'en cerner le potentiel à long terme.

L'analyse et l'interprétation des résultats ont permis d'identifier les forces, les faiblesses, les potentiels et les contraintes aux fins du développement économique, de même que les particularités des deux sous-secteurs. Des constats ont été dressés pour chacun de ceux-ci, mais également pour chaque filière d'activité économique, car leur réalité d'affaires distincte implique des facteurs clés de succès propres à chacune d'elles.

### Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Une cohabitation harmonieuse existe déjà entre les acteurs implantés sur le territoire du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, actifs principalement en **audiovisuel** et en **TIC**. Ces deux filières font partie des grappes industrielles du grand Montréal, et il est approprié de favoriser l'expansion de ces filières et de maintenir ce positionnement.



Les atouts à promouvoir sont les suivants :

- Proximité de la clientèle;
- Proximité des partenaires d'affaires;
- Disponibilité d'espaces adaptés aux activités d'affaires.

Les facteurs d'attractivité à renforcer à court terme seraient les suivants :

- Coût immobilier et incitatifs financiers;
- Amélioration de la desserte en transport actif et collectif;
- Traitement rapide et simplifié des dossiers et des demandes à la Ville.

### Bridge-Wellington

Les activités en transport et logistique et celles en agroalimentaire sont directement liées à la présence historique d'infrastructures lourdes (quais du port, rail, triage, etc.). Bien que l'emploi n'y soit pas en croissance, ces deux filières représentent un bassin d'emplois qui demandent peu de qualifications, mais relativement bien rémunérés, et répondent ainsi aux besoins des résidents du quartier Pointe-Saint-Charles. Il est donc pertinent de favoriser la rétention de telles activités. Pour ce qui est de la croissance à long terme cependant, on gagnera à favoriser l'attraction et l'implantation d'activités telles que les **TIC**, les **services professionnels** ou la **fabrication légère** (p. ex. : produits de niche ou de pointe). La présence accrue de ces entreprises permettrait également de faire évoluer l'image du territoire, dans une perspective d'amélioration urbanistique.

Les atouts géographiques à promouvoir sont les suivants :

- Proximité de la clientèle;
- Environnement immédiat agréable;
- Disponibilité d'espaces adaptés aux activités d'affaires.

Les facteurs d'attractivité à renforcer à court terme seraient les suivants :

- Environnement immédiat agréable;
- Proximité de services complémentaires;
- Incitatifs fiscaux.

## Conditions de succès

Au-delà de l'essentielle **prise en considération des dynamiques et facteurs de succès propres à chacune des filières motrices identifiées**, les conditions de succès suivantes favoriseront le développement économique du Havre :

1. Établir et faire connaître une vision d'aménagement et de développement qui exprime clairement les attentes de la Ville auprès des acteurs économiques;
2. Favoriser les stratégies collaboratives et intégrées;

3. Maximiser le levier de l'aménagement du territoire;
4. Lorsque possible, rendre l'information technique disponible aux promoteurs afin d'accroître leur efficacité et de réduire les coûts des projets (p. ex. : études environnementales, études de circulation, informations sur les sites, etc.).

# 1. Introduction

## 1.1 Contexte du mandat

Depuis les grands projets de développement à l'époque de l'Exposition universelle de 1967, le secteur du Havre a toujours fait l'objet d'une attention particulière, en raison de sa localisation et de son potentiel de mise en valeur.

La Société du Havre de Montréal (SHM) a été créée en 2002 afin de proposer un plan d'intervention concerté pour le secteur, assorti d'une stratégie de mise en œuvre. À la suite de ses travaux, la SHM a proposé six axes d'intervention :

- Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure;
- La mise en place du tramway du Havre;
- L'expansion de l'offre récréotouristique et culturelle;
- Le développement immobilier des terrains en friche;
- L'aménagement des espaces bleus et verts;
- La gestion des sols.

En 2013, la Ville de Montréal a repris la gouvernance des mandats de la SHM.

Le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*<sup>1</sup> classe le secteur du Havre parmi les six secteurs de planification stratégique, en raison de l'importance des enjeux liés à sa transformation, à sa localisation et aux projets d'infrastructures routières et de transport collectif auxquels il est associé.

Le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*<sup>2</sup> énonce plusieurs orientations générales pour le développement du secteur du Havre :

- Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire;
- Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère prestigieux;
- Redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur;
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique;
- Atténuer les contraintes environnementales.

---

<sup>1</sup> VILLE DE MONTRÉAL. *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, janvier 2015.

<sup>2</sup> VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme*, partie I, chapitre 4, section 4.15, novembre 2004.

Parmi les grands projets qui auront une influence sur le secteur du Havre, il y a le remplacement du pont Champlain, qui occasionnera des changements importants au cours des prochaines années, notamment avec la mise en place d'un système léger sur rail (SLR) ou d'un autre mode de transport en commun reliant la Rive-Sud et le centre-ville. Un autre projet majeur est celui de la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (voir Figure 1), dont la phase 1 a déjà débuté, sur le tronçon appartenant à la Ville de Montréal, au nord-ouest du canal de Lachine.



Figure 1 : Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, SHM<sup>3</sup>

Les principales orientations d'aménagement que s'est données la Ville<sup>4</sup> pour le développement du secteur du Havre sont :

- de minimiser la présence des infrastructures autoroutières dans le secteur;
- de récupérer et de mettre en valeur plus de deux kilomètres de berges sur le fleuve;
- d'exploiter la capacité d'accueil du secteur et de diversifier les activités urbaines;
- de préserver et de mettre en valeur les caractéristiques identitaires du secteur;
- de rehausser la qualité de l'environnement urbain et d'assurer la sécurité des déplacements.

Dans le cadre de la planification du secteur, la Ville de Montréal désire donner priorité à l'emploi dans le secteur du Havre, ce qui nécessite de connaître les caractéristiques du territoire de même que ses perspectives de développement économique.

<sup>3</sup> SHM. *Le Havre de Montréal, Rapport final et recommandations*, avril 2006.

<sup>4</sup> VILLE DE MONTRÉAL. Présentation du mandat par le comité de pilotage, février 2015.

## 1.2 Description du mandat

Le mandat donné à Raymond Chabot Grant Thornton par le Service du développement économique de la Ville de Montréal consiste à définir un positionnement économique pour chacun des deux sous-secteurs du Havre, en tenant compte des caractéristiques du territoire et des secteurs adjacents.

Plus spécifiquement, la démarche suivie par Raymond Chabot Grant Thornton inclut :

- la réalisation d'un portrait sociodémographique et économique du territoire afin de dégager ses caractéristiques, ses forces, ses contraintes et les perspectives de développement (diagnostic);
- la proposition de scénarios de développement identifiant les secteurs d'activité économique les plus propices à favoriser un développement du territoire en maximisant les retombées, tant sur le plan fiscal que sur le plan de l'emploi.

Le présent rapport donne suite à ces travaux et est constitué principalement des chapitres que voici :

- Un portrait général des caractéristiques sociodémographiques du secteur du Havre (chapitre 2);
- Un portrait économique décrivant les différents secteurs d'activité et d'emploi du territoire ainsi que les activités dans les secteurs adjacents (chapitre 3);
- Des constats et pistes à considérer à l'issue d'une consultation d'acteurs économiques et fonciers du territoire (chapitre 4);
- Les orientations proposées et les conditions de succès à réunir pour optimiser le développement économique de chaque sous-secteur (chapitre 5).

Un comité de pilotage a été créé afin d'encadrer et d'accompagner Raymond Chabot Grant Thornton dans la réalisation de son mandat. Ce comité est constitué d'experts en urbanisme et en développement économique, appartenant aux institutions suivantes :

- Ville de Montréal;
- Arrondissement Sud-Ouest;
- Arrondissement Ville-Marie;
- Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO).

## 1.3 Territoire à l'étude

Le territoire à l'étude s'étend du pont Champlain au Vieux-Port de Montréal (environ 3 km<sup>2</sup>). Il couvre une partie du quartier de Pointe-Saint-Charles (voir Figure 2). Le territoire est divisé en deux sous-secteurs :

- Le sous-secteur **Bridge-Wellington** bordé à l'ouest par les voies du Canadien National (CN) et au nord par la rue Montmorency et le canal de Lachine. Il regroupe les installations portuaires, la Cité-du-Havre et les abords du bassin Wellington;

- Le **Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles** situé le long de l'autoroute Bonaventure et bordé au nord par les installations du CN et de VIA Rail.

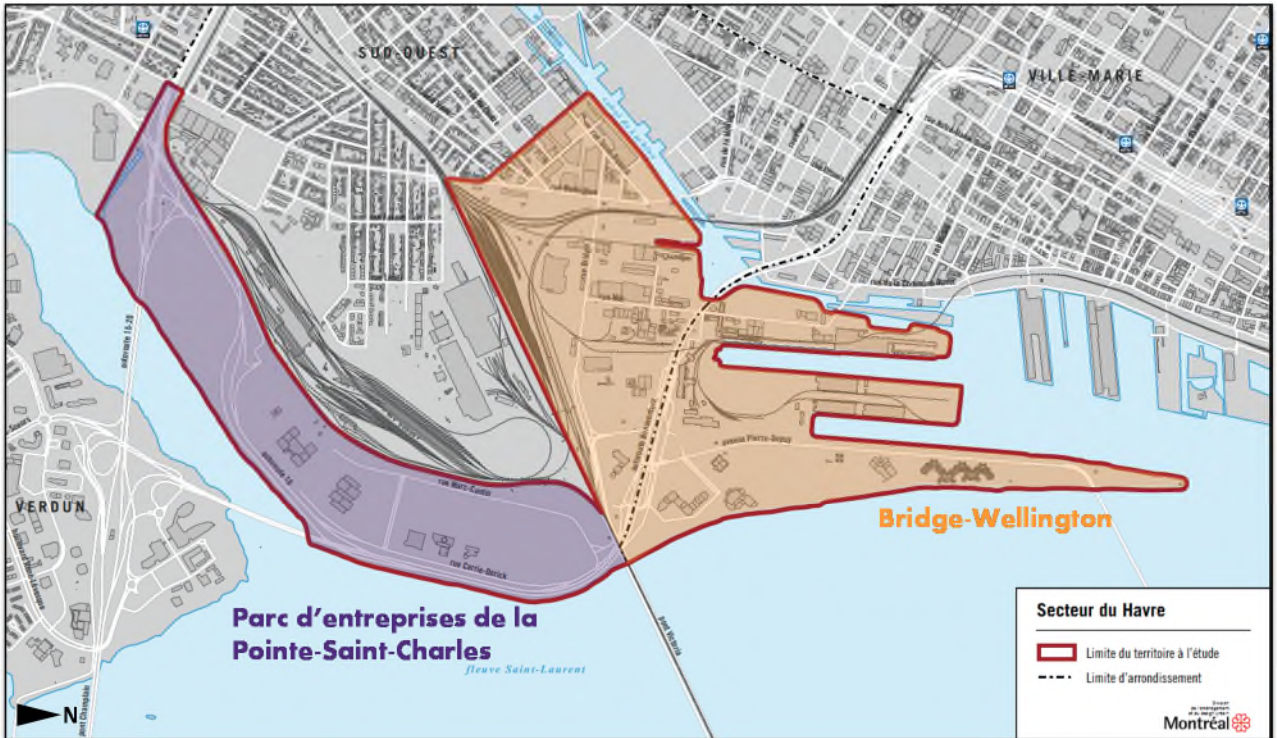


Figure 2 : Territoire à l'étude (agrandissement fourni à l'annexe 1)<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Source : Ville de Montréal



## 2. Portrait sociodémographique

Cette section dresse un portrait général du territoire du Havre par l'analyse des données sociodémographiques disponibles. Ces données ont été extraites pour le secteur à l'étude à l'aide d'un outil de visualisation de données (*Sitewise 2.5.0*) qui permet d'extraire les données de recensement et de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 pour un territoire bien précis et d'avoir des données prévisionnelles.

### 2.1 Démographie

En 2014, la population était estimée à 1 183 habitants dans le secteur du Havre, soit moins de 10 % de celle qu'on trouvait dans Pointe-Saint-Charles (13 789 habitants). Cette population était située uniquement dans le sous-secteur Bridge-Wellington. Cette population était concentrée dans deux zones résidentielles (voir Figure 3) qui représentent 9 % de la superficie du secteur :

1. la zone dite de la « **pointe de la Cité-du-Havre** », le long de l'avenue Pierre-Dupuy;
2. la zone dite de la « **pointe Saint-Patrick** », soit le triangle de la rue Wellington, de la rue Montmorency et du canal de Lachine.

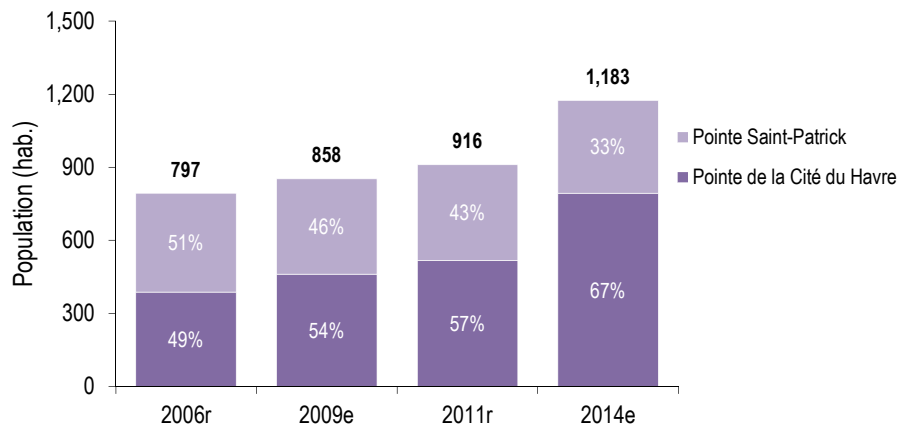


Figure 3 : Principales zones résidentielles du secteur du Havre (agrandissement en annexe)

Il est estimé qu'en 2014, les deux tiers de la population du territoire à l'étude habitaient dans la pointe de la Cité-du-Havre (67 %), alors que le reste résidait dans la zone nord du secteur, dans la pointe Saint-Patrick (33 %).

Cette tendance s'est inversée depuis 2006, car à l'époque, la majorité des habitants résidaient dans la pointe Saint-Patrick (51 %). La population était alors de 797 personnes, ce qui représente une augmentation de 48 % entre 2006 et 2014.

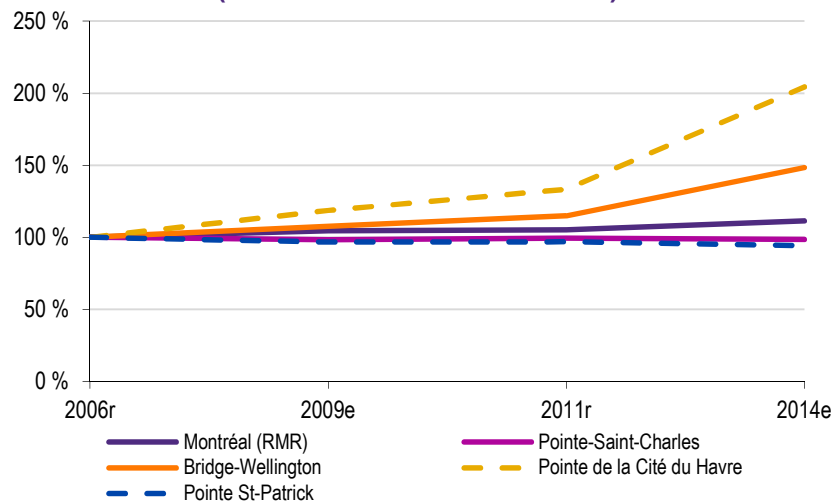
### Évolution de la population, 2006-2014



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; source : Sitewise 2.5.0, PCensus Online, basé sur le recensement de 2011 et l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada.

Alors que les populations de Montréal, de Pointe-Saint-Charles et de la pointe Saint-Patrick sont restées sensiblement stables depuis 2006, on observe que celle de la pointe de la Cité-du-Havre a plus que doublé de 2006 à 2014.

### Évolution de la population de 2006 à 2014 (Recensement de 2006 = 100 %)



Analyse Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; source : Sitewise 2.5.0, PCensus Online, basé sur le recensement de 2011 et l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada.

Note : Les données proviennent soit de sources estimées (e), soit de sources réelles (r), c'est-à-dire de recensement.

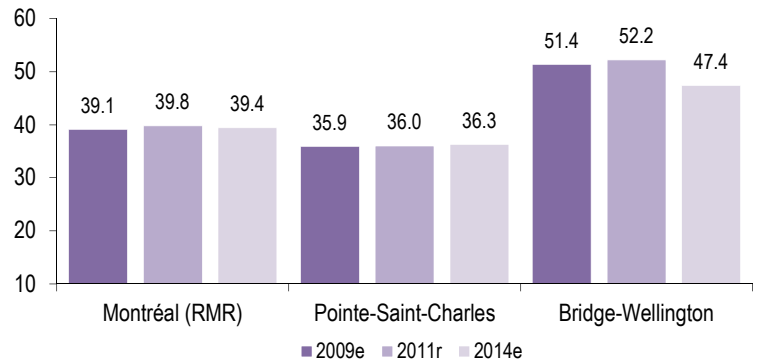


Avec un âge médian de 47,4 ans en 2014, la population de Bridge-Wellington était plus âgée que celle du reste de la région métropolitaine de Montréal (39,4 ans) ou que celle de Pointe-Saint-Charles (36,0 ans).

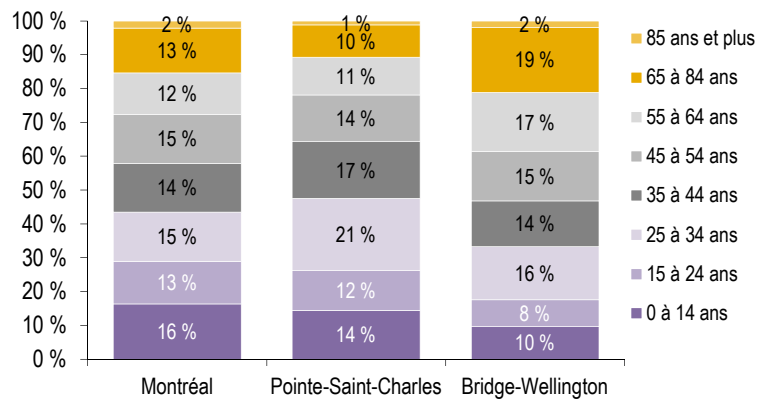
Cependant, contrairement à ces dernières, la population de Bridge-Wellington a rajeuni depuis 2009. L'âge médian à Bridge-Wellington y est passé de 51,4 ans à 47,4 ans (2009-2014), contrairement aux populations de Montréal et de Pointe-Saint-Charles qui sont restées stables.

La tranche d'âge la plus importante en 2014 dans Bridge-Wellington était celle des 65 à 84 ans (19 %), alors qu'à Montréal et à Pointe-Saint-Charles, c'est la tranche des 35 à 44 ans (respectivement 15 % et 21 %) qui était la plus importante. Cela explique en partie la différence dans les âges médians des habitants des secteurs.

### Évolution de l'âge médian de la population



### Population par tranche d'âge (2014)



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; source : Sitewise 2.5.0, PCensus Online, basé sur le recensement de 2011 et l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada.

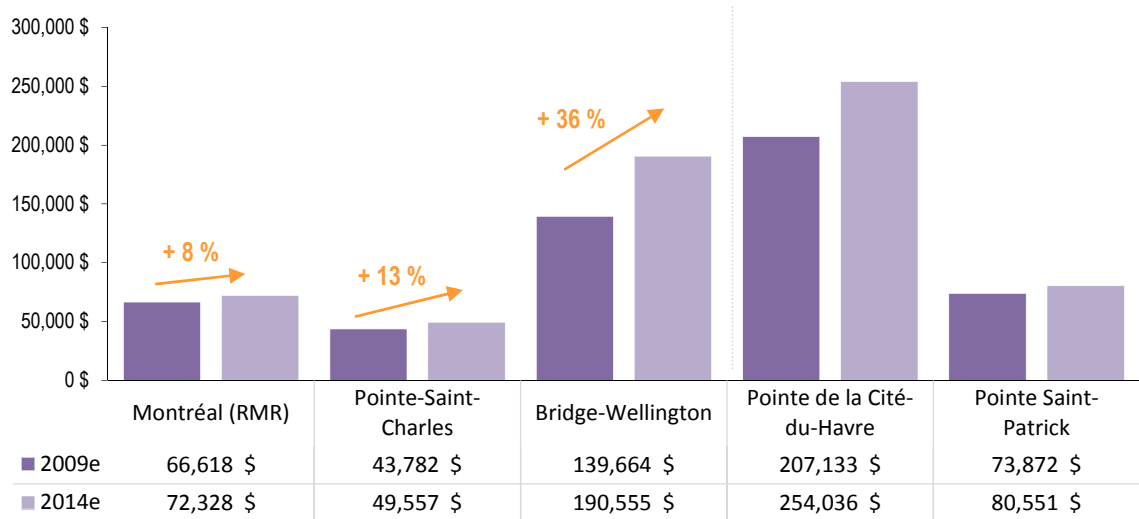
Note : Les données proviennent soit de sources estimées (e), soit de sources réelles (r), c'est-à-dire de recensement.

## 2.2 Revenu

Le revenu moyen des ménages dans le sous-secteur Bridge-Wellington était de 190 555 \$ en 2014 (en dollars constants de 2005), ce qui représente un revenu de 163 % supérieur au revenu moyen dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal (72 328 \$).

Le revenu moyen réel (en dollars constants de 2005) des ménages dans Bridge-Wellington a augmenté de 36 % entre 2009 et 2014, contre 8 % dans le reste de la région métropolitaine de Montréal et 13 % dans Pointe-Saint-Charles.

### Revenu moyen (valeur constante, en \$ de 2005)



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; source : Sitewise 2.5.0, PCensus Online, basé sur le recensement de 2011 et l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada.

Deux sous-zones sociodémographiques se distinguent clairement au sein du secteur du point de vue du revenu :

- Une population au revenu similaire à celle du reste du territoire de Montréal dans la pointe Saint-Patrick;
- Une population très aisée habitant dans des immeubles multilogements de luxe (Habitat 67, Tropiques Nord, Profil O) dans la pointe de la Cité-du-Havre.

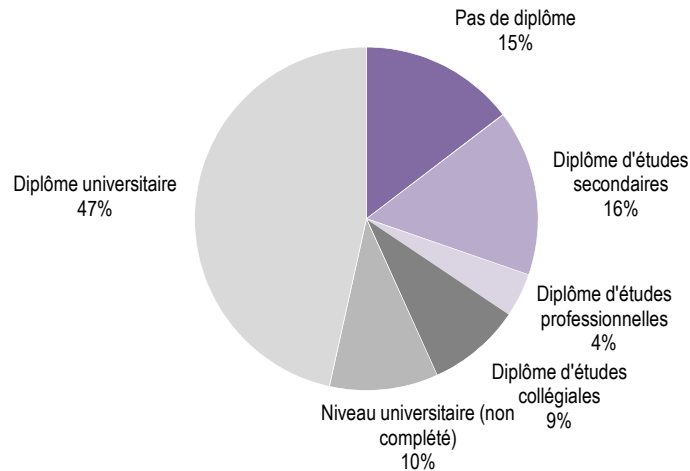
## 2.3 Niveau de scolarité

La population de Bridge-Wellington possède un niveau de scolarité plus élevé que celle de Pointe-Saint-Charles et celle de Montréal. Dans Bridge-Wellington, 46 % de la population de plus de 15 ans a un diplôme universitaire, comparativement à 27 % dans Pointe-Saint-Charles et à 25 % dans Montréal.

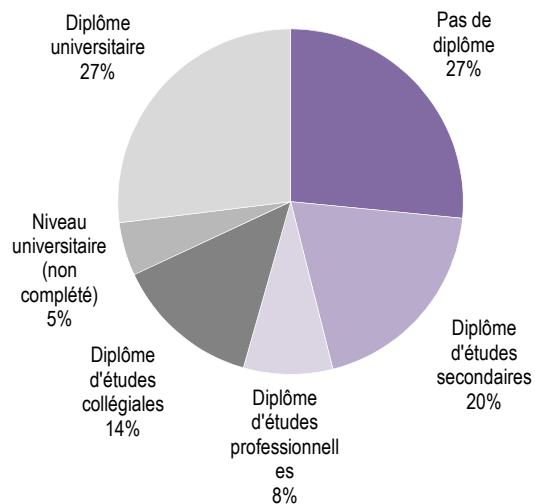
Selon les données obtenues, 15 % de la population de Bridge-Wellington n'a aucun diplôme, comparativement à 26 % dans Pointe-Saint-Charles et à 19 % dans Montréal.

## Répartition de la population (2014) selon le niveau de scolarité, dans...

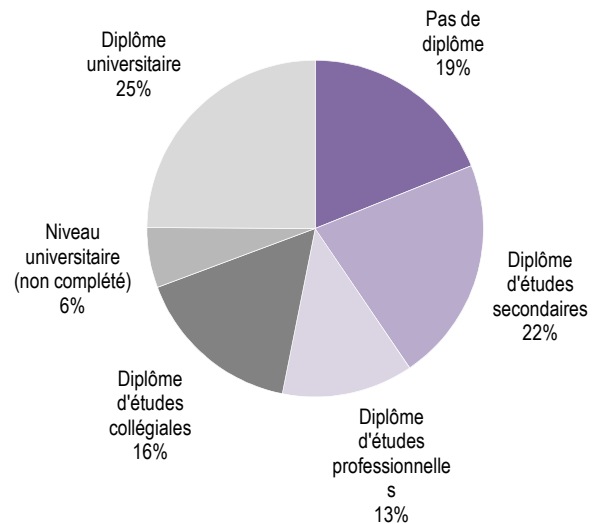
## ... Bridge-Wellington



## ... Pointe-Saint-Charles



## ... Montréal



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; source : Sitewise 2.5.0, PCensus Online, basé sur le recensement de 2011 et l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada.

## 2.4 Occupation

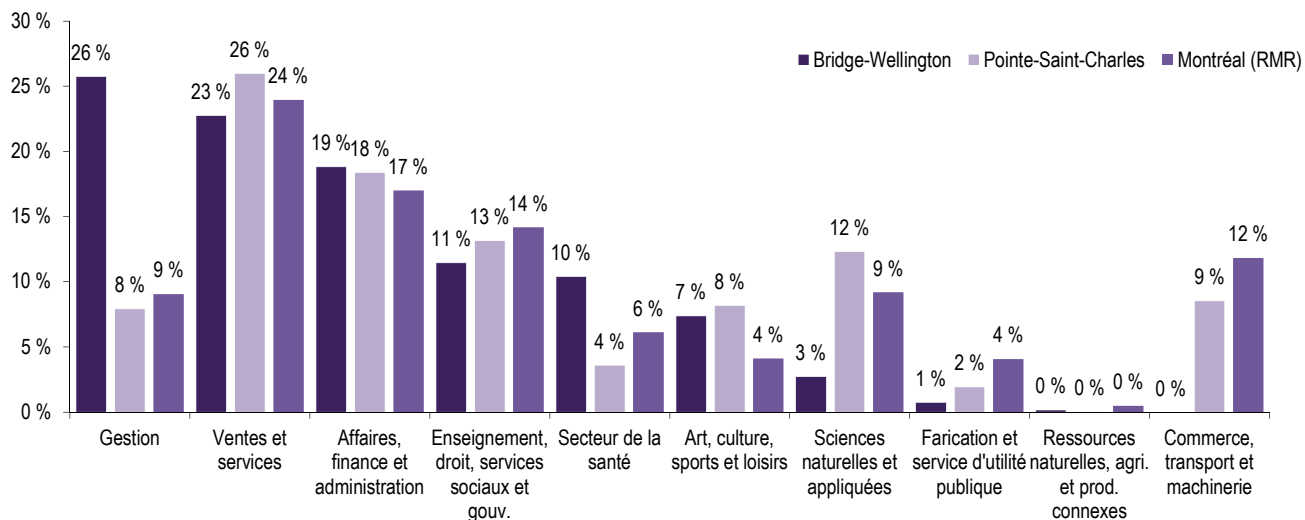
En 2014, les principaux secteurs professionnels<sup>6</sup> des résidents du sous-secteur Bridge-Wellington étaient : la gestion (26 %), la vente et les services (23 %), ainsi que les affaires, la finance et l'administration (19 %). Ces données indiquent

<sup>6</sup> Un secteur professionnel désigne le genre de travail exécuté par les personnes pendant la semaine, défini d'après le type d'emploi occupé par le répondant et la description des tâches les plus importantes qui s'y rattachent. Les données sur la profession de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 sont produites en fonction de la Classification nationale des professions du Gouvernement du Canada (2011).

dans quels secteurs sont employés les résidents de Bridge-Wellington. Ceux-ci peuvent exercer leur emploi à l'extérieur du territoire. Ce n'est donc pas représentatif des secteurs d'activité du territoire.

Bien que certains secteurs professionnels soient communs (p. ex. : ventes et services), d'autres se démarquent par rapport à ceux de Pointe-Saint-Charles ou de Montréal. Les secteurs professionnels pour lesquels les écarts sont les plus importants sont ceux de la gestion, des sciences naturelles et appliquées et du commerce, transport et machinerie.

### Répartition de la population active selon les secteurs d'emploi (2014)



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; source : Sitewise, PCensus Online, basé sur le recensement de 2011 et l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada.

En 2011, le taux de chômage dans Pointe-Saint-Charles était de 9,3 %. Les données ne sont pas disponibles pour le secteur du Havre, mais le revenu des ménages élevé qu'on y trouve permet d'imaginer que le chômage y est faible.

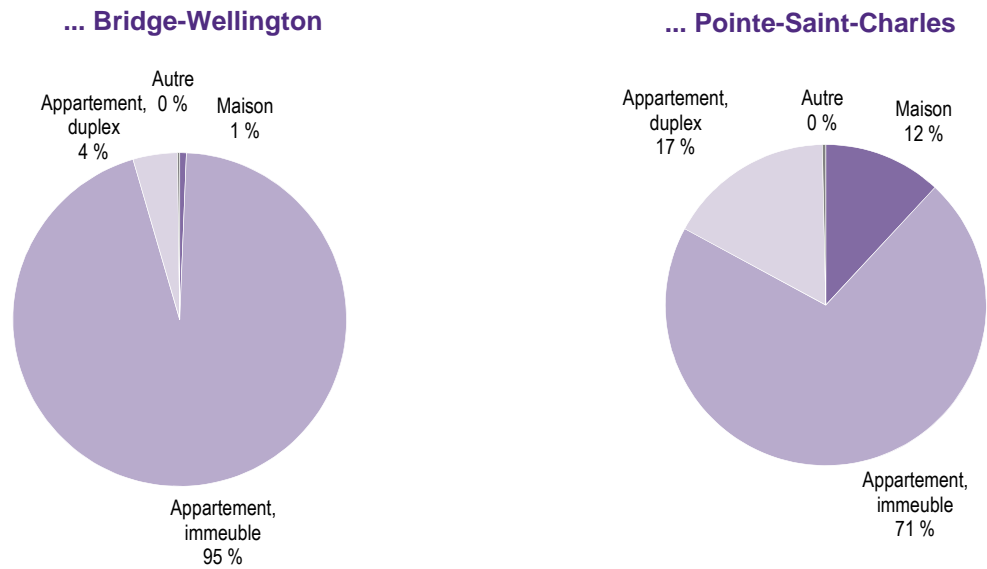
## 2.5 Logement

L'immeuble multilogement est le type de construction résidentielle le plus fréquent dans Bridge-Wellington (95 % de l'ensemble des logements) et Pointe-Saint-Charles (71 %).

Dans Bridge-Wellington, 59 % des logements se trouvent dans des immeubles de plus de cinq étages, alors que dans Pointe-Saint-Charles, ce sont les immeubles de moins de cinq étages (65 % de l'ensemble des logements).

Dans Bridge-Wellington, la majorité des logements, soit 61 %, sont des logements en propriété (dont l'occupant est le propriétaire), alors que dans le reste de Pointe-Saint-Charles, les propriétaires ne représentent que 26 %.

### Répartition des logements par type de construction résidentielle (2014) dans ...



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; source : Sitewise 2.5.0, PCensus Online, basé sur le recensement de 2011 et l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada.

## 3. Portrait économique

Cette section présente le portrait économique du secteur du Havre. Ce portrait vise à caractériser l'activité économique des principaux secteurs d'emploi du territoire. Dans un contexte urbanistique et au sens du présent document, un secteur d'emploi est défini comme étant une aire à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial<sup>7</sup>.

### 3.1 Présentation des deux sous-secteurs

Une compilation des établissements situés sur le territoire a été réalisée par le croisement de différentes sources de données, qui incluent :

- une visite sur le terrain par l'équipe de Raymond Chabot Grant Thornton avec les représentants de la Ville de Montréal et du RESO;
- une liste des établissements du secteur issue d'un recensement effectué en 2013 par le RESO;
- un extrait de la liste des industries et commerces (LIC) du gouvernement du Québec, fournie par la Ville de Montréal;
- deux registres payants d'entreprises, Hoovers et One Source, auxquels Raymond Chabot Grant Thornton a accès.

Certaines données sur le nombre d'emplois par établissement ont été validées lors d'entretiens téléphoniques avec les acteurs du milieu (voir chapitre 4). Les entreprises ont été classées par secteur d'activité, selon leur code SCIAN puis par filière d'activités économiques.

Le **Système de classification des industries de l'Amérique du Nord** (SCIAN) établit les définitions communes de la structure industrielle et offre un cadre statistique commun visant à faciliter l'analyse des économies du Canada, des États-Unis et du Mexique. Au niveau le plus élevé, l'économie s'y trouve divisée en 20 secteurs d'activité, identifiés par un code SCIAN à deux chiffres. Le SCIAN est un système de classification pour les établissements. Un établissement est défini comme l'unité de production la plus petite pour laquelle il est possible d'obtenir des données. Un établissement peut avoir des échanges de biens ou de services avec d'autres établissements, au sein de la même entreprise.

Dans le SCIAN Canada, l'établissement correspond généralement à un emplacement physique unique, où des affaires sont menées, des services sont fournis ou des activités industrielles se déroulent (p. ex., une usine, un moulin, un magasin, un hôtel, un cinéma, un bureau administratif, etc.). Bien souvent, un établissement correspond à une seule adresse civique.

<sup>7</sup> VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme*, partie I, chapitre 4, section 4.15, novembre 2004.

La compilation de différentes sources de données a permis de recenser 149 établissements sur le territoire du Havre et un total de 2 766 employés<sup>8</sup>, répartis à travers les deux sous-secteurs.

Tableau 1 : Répartition des établissements et des emplois

	Secteur du Havre	Bridge-Wellington	PEPSC
Nombre d'établissements	149	138	11
Nombre d'employés	2 766	2 258	508

### 3.1.1 Sous-secteur Bridge-Wellington

Le sous-secteur géographique Bridge-Wellington comprend 138 établissements et 2 258 emplois, soit 93 % du nombre total d'établissements et 82 % des emplois du secteur du Havre<sup>9</sup>. Ce sous-secteur peut être divisé en deux zones, séparées par la rue Wellington.

- Au nord de la rue Wellington (ci-après « pointe Saint-Patrick »), on trouve une cohabitation entre des entreprises et des résidences (43 % de la population de Bridge-Wellington y vivait en 2011). Ces entreprises sont principalement issues du secteur manufacturier et occupent d'anciens bâtiments industriels de un ou deux étages. Cette zone a subi une mutation au fil du temps et sert en quelque sorte de tampon entre la zone industrielle, plus au sud, et les quartiers résidentiels de Pointe-Saint-Charles. Depuis une dizaine d'années, plusieurs entreprises de services professionnels (p. ex. : architecture, urbanisme et gestion) se sont installées dans cette zone, ainsi que deux entreprises de production télévisuelle.
- Au sud de la rue Wellington, l'activité industrielle est fortement influencée par la présence du port de Montréal. On y trouve principalement des entreprises de transport de marchandises ou reliées au secteur maritime, ce qui entraîne une circulation importante de poids lourds. On y trouve également plusieurs joueurs importants dans le secteur de la minoterie et malterie, qui teintent le paysage par leurs silos à grains. Enfin, on trouve sur l'avenue Pierre-Dupuy un des complexes de Mel's La Cité du Cinéma, qui abritent, en plus de studios, plusieurs entreprises de production cinématographique et télévisuelle. Le long de la rue Bridge se trouve l'établissement commercial de Costco qui compte près de 350 employés.

Bien que le sous-secteur Bridge-Wellington soit traversé par plusieurs voies de circulation, il demeure difficile d'accès et enclavé notamment par la présence du canal de Lachine et d'importantes infrastructures de transport (pont, autoroute et voie ferroviaire).

Le principal terrain vacant est situé dans la Cité-du-Havre, il compte environ 10 hectares et fait l'objet d'un litige entre une instance provinciale (Caisse de dépôt et placement du Québec) et fédérale (Société canadienne d'hypothèque et de logement).

<sup>8</sup> Note : les données sur le nombre d'employés ne sont disponibles que pour 141 établissements.

<sup>9</sup> Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain.



Le territoire du sous-secteur Bridge-Wellington appartient à plusieurs propriétaires fonciers importants, dont la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, le CN, l'Administration portuaire de Montréal, Casiloc et la Société immobilière du Canada. Certains terrains appartiennent à des propriétaires privés, à la Ville de Montréal ou à Parcs Canada (voir Figure 4). Des transferts à la Société immobilière du Canada de certains titres de propriété de terrains et bâtiments de l'Administration portuaire de Montréal sont prévus au cours des prochaines années (à l'échéance des baux en cours).

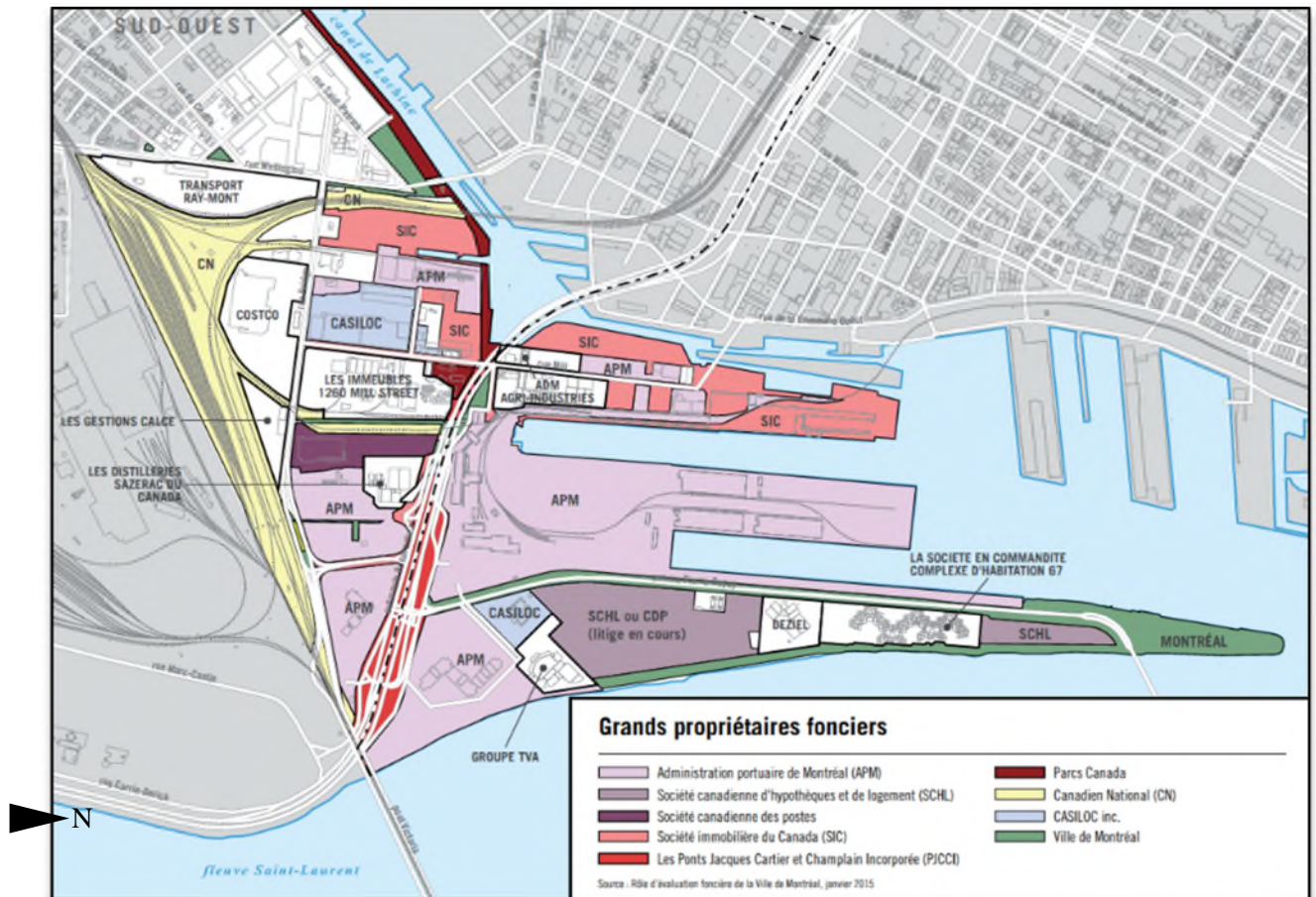


Figure 4 : Principaux propriétaires fonciers du sous-secteur Bridge-Wellington (agrandissement fourni à l'annexe 1) <sup>10</sup>

### 3.1.2 Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles comprend seulement 11 établissements (7 % du nombre total), mais 18 % du nombre total d'emplois (508 emplois). Parmi les 11 établissements du sous-secteur, 4 font partie des 15 principaux employeurs du Havre<sup>11</sup>.

Les principaux occupants évoluent dans des secteurs d'activité variés : Tata Communications, la Ville de Montréal, Bell Mobilité et Vision Globale (Mel's La Cité du Cinéma et de Location Michel Trudel). Plusieurs petites entreprises de

<sup>10</sup> Source : Ville de Montréal.

<sup>11</sup> Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain.



production de films et de vidéos sont également situées dans les locaux de Vision Globale. Le plus important employeur du sous-secteur est Tata Communications avec près de 225 emplois.

Un terrain vacant d'environ 16 hectares appartient à la Ville de Montréal. Certains terrains vacants, appartenant à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, ont été grandement diminués par la construction du pont de contournement de L'Île-des-Sœurs.

Bien que la zone soit attrayante pour les entreprises en raison de sa localisation (à l'entrée de la ville, proche d'un carrefour autoroutier et du port de Montréal), certaines particularités peuvent y restreindre le développement. Par exemple, en raison de la nature particulière du sol (exploitation d'un dépotoir et remblais successifs sur le lit du fleuve), la construction de bâtiments sur ces terrains nécessite la mise en place de certaines mesures qui peuvent entraîner des surcoûts de construction (décontamination, captage du méthane, etc.). En outre, le Parc d'entreprises est enclavé entre l'autoroute Bonaventure et la voie ferrée, ce qui limite les accès au territoire : il n'y a que deux entrées débouchant sur la rue Carrière-Derick et une sortie débouchant sur l'autoroute 10 Ouest.

Le territoire du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles appartient à plusieurs propriétaires fonciers importants (voir Figure 5<sup>12</sup>), dont la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la Ville de Montréal. Certains terrains appartiennent à quelques propriétaires privés (p. ex. : Groupe TVA et Bell Mobilité). Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles est bordé au nord par des terrains appartenant au CN, utilisés par VIA Rail.

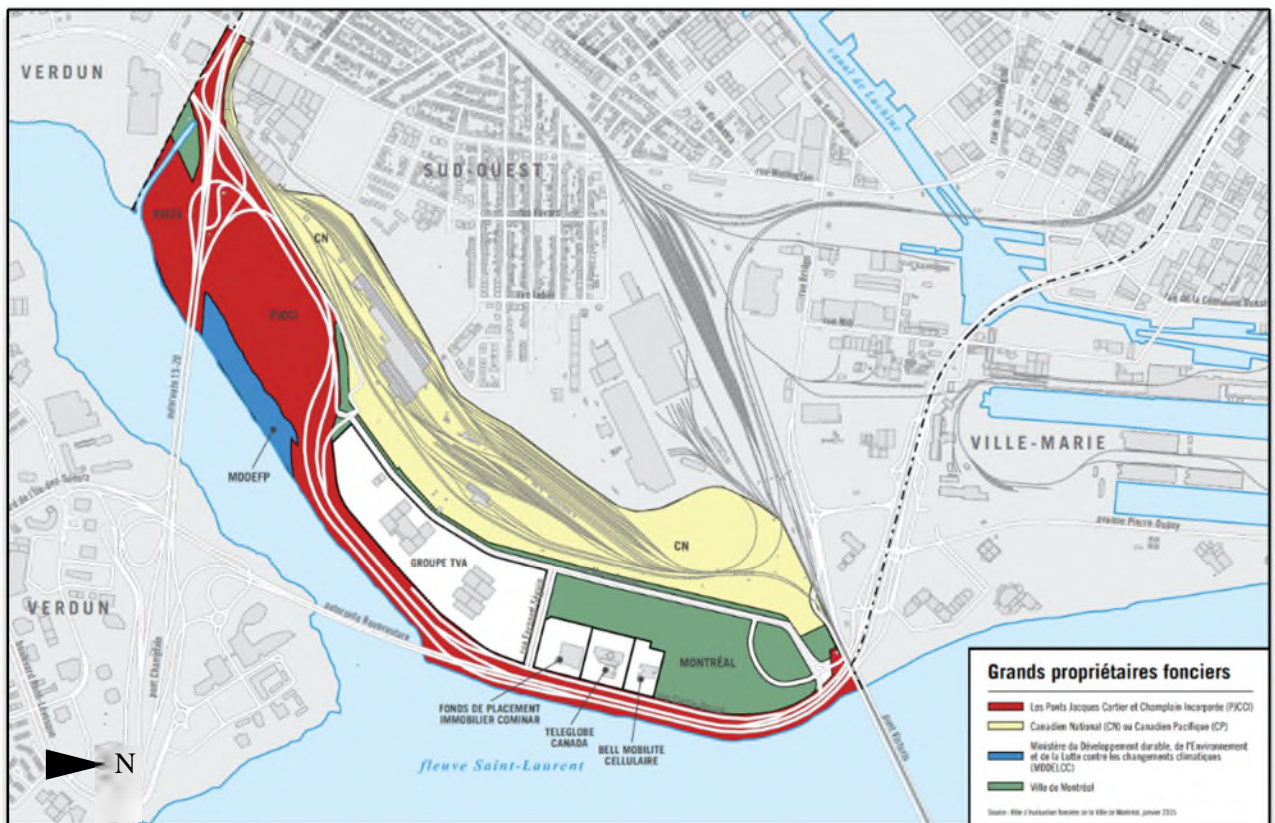


Figure 5 : Principaux propriétaires fonciers du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (agrandissement en annexe)

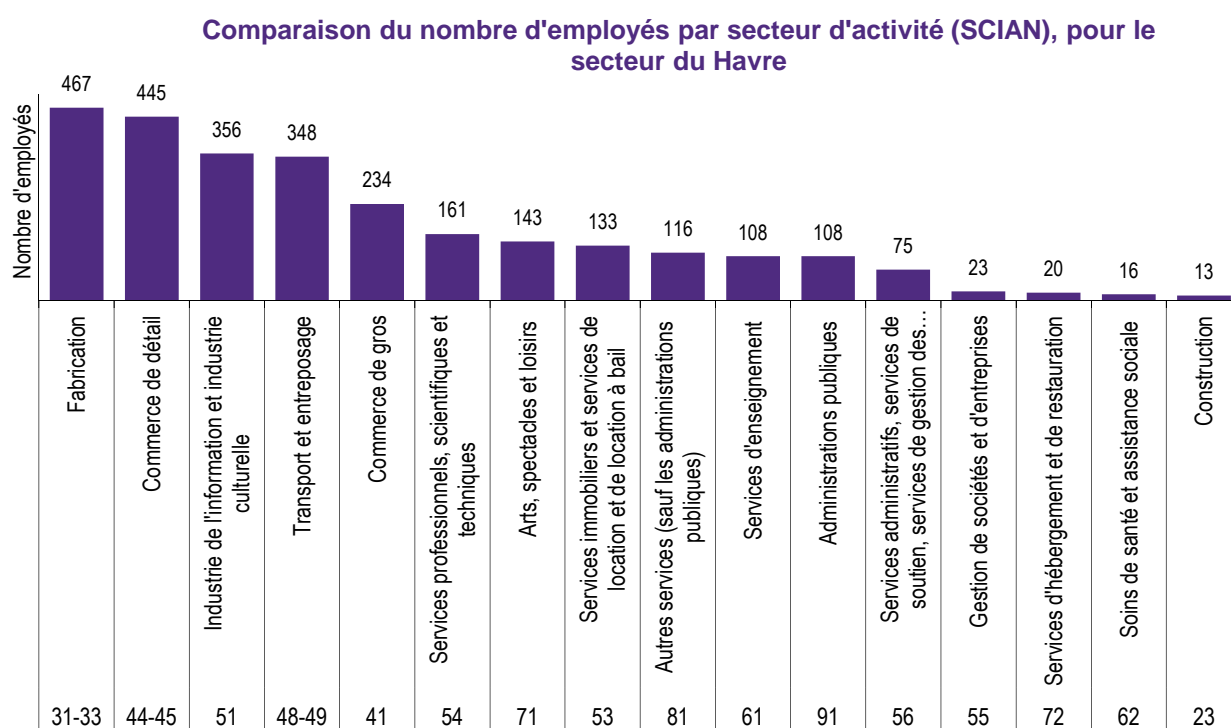
<sup>12</sup> Source : Ville de Montréal

## 3.2 Activités commerciales et industrielles

### 3.2.1 Emplois par secteur d'activité (SCIAN)

#### Secteur du Havre

Deux secteurs d'activité se démarquent par leur importance, soit Fabrication (SCIAN 31-33) qui rassemble 17 % des emplois et Commerce de détail (SCIAN 44-45), rassemblant 16 % des emplois. Les autres secteurs importants sont : Industrie de l'information et industrie culturelle (SCIAN 51) avec 13 % des emplois, Transport et entreposage (SCIAN 48-49) avec 13 % et Commerce de gros (SCIAN 41) avec 8 %. Ces cinq secteurs d'activité représentent donc à eux seuls 1 850 emplois, soit 67 % du total des emplois du secteur du Havre.



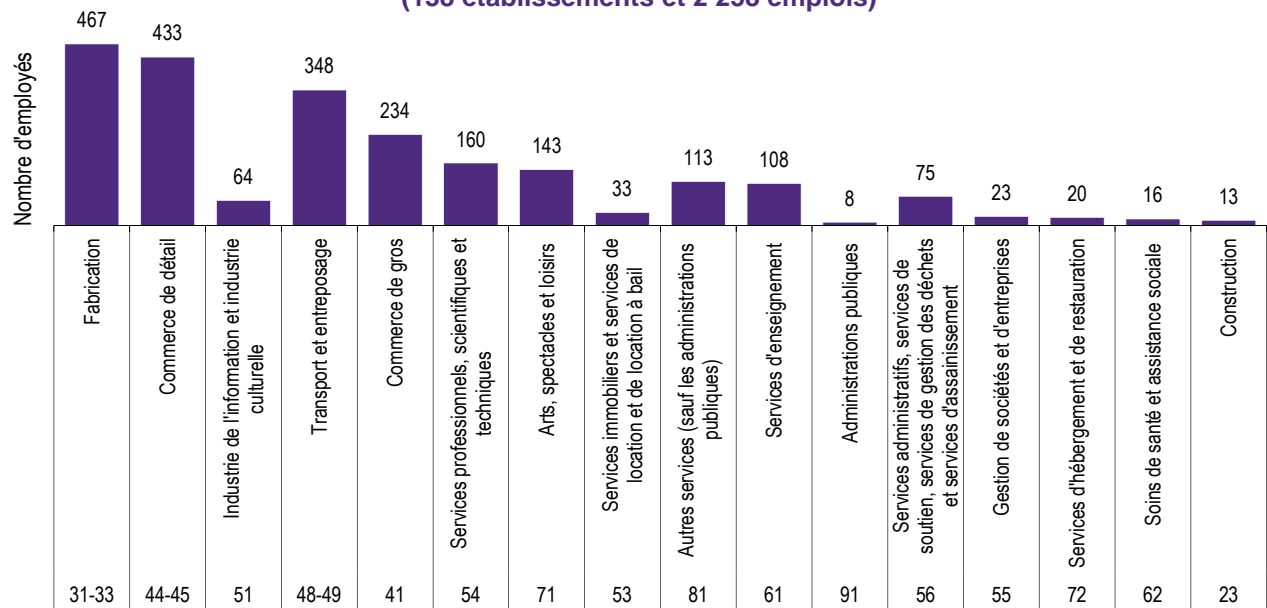
Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain

#### Comparaison du sous-secteur Bridge-Wellington avec le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Alors que les emplois situés dans le sous-secteur Bridge-Wellington sont répartis dans tous les secteurs d'activité, ceux du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles sont répartis dans seulement six secteurs d'activité.

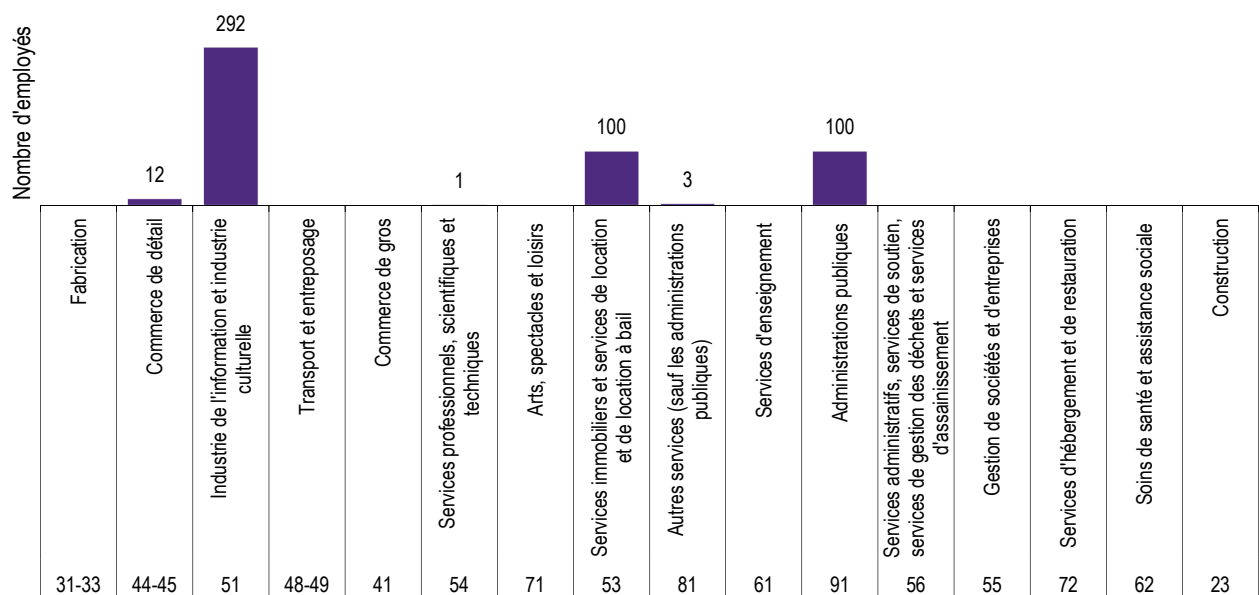
Les trois principaux secteurs d'activité occupés dans Bridge-Wellington sont Fabrication (21 %), Commerce de détail (19 %) et Transport et entreposage (15 %). Ils représentent 55 % des emplois du sous-secteur. Dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, les trois principaux secteurs d'activité sont différents : Industrie de l'information et industrie culturelle (57 %), Services immobiliers et services de location et de location à bail (20 %) et Administration publique (20 %). En période de tournage, le nombre d'employés dans le secteur de l'audiovisuel dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles peut très fortement augmenter. Cependant, ils ne sont pas comptabilisés ici, car ce ne sont que des travailleurs temporaires.

### Nombre d'employés par secteur (SCIAN), dans Bridge-Wellington (138 établissements et 2 258 emplois)



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain.

### Nombre d'employés par secteur (SCIAN), dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (11 établissements et 508 emplois)



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain.

## 3.2.2 Liste des principaux employeurs du secteur du Havre

Les 15 plus importants employeurs représentent 67 % du total des emplois du secteur du Havre, soit 1 840 emplois. Une majorité des principaux employeurs sont situés dans Bridge-Wellington (11 sur 15). Les quatre plus importants employeurs

représentent à eux seuls 35 % des emplois du secteur du Havre (980) et sont situés dans les deux sous-secteurs géographiques (Bridge-Wellington et Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles).

Tableau 2 : Liste des 15 principaux employeurs du secteur du Havre

Nom de l'organisation	Sous-secteur <sup>1</sup>	Nombre d'emplois	Code SCIAN	Secteur d'activité
Costco – Montréal n° 515	B-W	350	45 291	Clubs-entrepôts
Administration portuaire de Montréal	B-W	225	48 831	Opérations portuaires
Tata Communications	PEPSC	225	51 791	Autres services de télécommunications
RR Donnelley	B-W	180	32 311	Impression
Distilleries Sazerac	B-W	150	31 214	Distilleries
Complexe multifonctionnel de Loto-Québec	B-W	115	71 321	Casinos (sauf hôtels-casinos)
Ville de Montréal	PEPSC	100	913	Administrations publiques locales, municipales et régionales
Vision Globale (Mel's et Location Michel Trudel)	PEPSC	100	53 229	Location d'autres biens de consommation
Ray-Mont Logistiques Canada Inc.	B-W	75	48 851	Intermédiaires en transport de marchandises
Les Aliments Chatel inc.	B-W	75	41 316	Grossistes-marchands de viandes rouges et de produits de viande
Association des employeurs maritimes	B-W	60	81 392	Organisations professionnelles
Toshiba solution d'affaires	B-W	50	45 439	Autres établissements de vente directe
Centre de formation de l'Association des employeurs maritimes	B-W	48	61 169	Autres établissements d'enseignement et de formation
Bell Mobilité	PEPSC	47	51 511	Radiodiffusion
Instore Focus Inc.	B-W	40	54 189	Autres services liés à la publicité

<sup>1</sup> B-W : Bridge-Wellington; PEPSC : Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Note : les emplois de l'Administration portuaire de Montréal incluent ceux du sous-traitant Empire.

Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015 ; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC, visites sur le terrain et SCIAN 2012 de Statistique Canada.

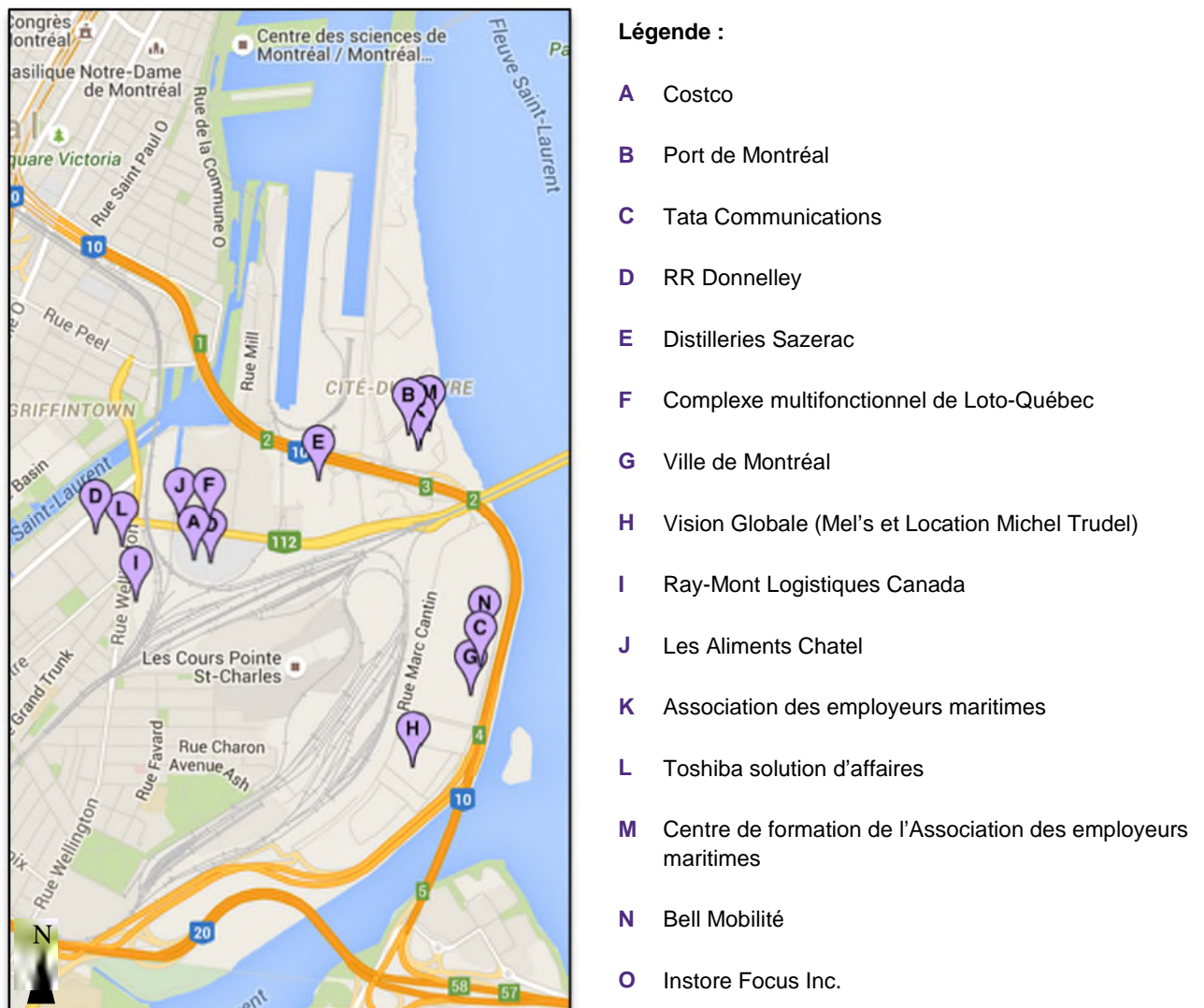


Figure 6 : Localisation des 15 principaux employeurs<sup>13</sup>

## 3.3 Filières d'activités économiques motrices

### 3.3.1 Définition des filières

Les résultats présentés précédemment (par secteur) sont teintés par la présence de gros acteurs uniques appartenant à un secteur d'activité très précis (p. ex. : Costco).

Dans le but de caractériser les concentrations d'emplois dans le tissu économique, les entreprises ont été regroupées par « filière » afin de faciliter l'identification des forces motrices du secteur et de faire ressortir les logiques de chaînes de valeur. Cette approche permet de mettre en relief la nature particulière des industries les plus susceptibles de générer

<sup>13</sup> Modélisation de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; outil : Batchgeo LLC; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain.



une valeur ajoutée pour l'économie, notamment par les synergies client-fournisseur, des emplois bien rémunérés, l'innovation, la propriété intellectuelle ou l'exportation.

Les six filières considérées dans ce portrait sont les suivantes :

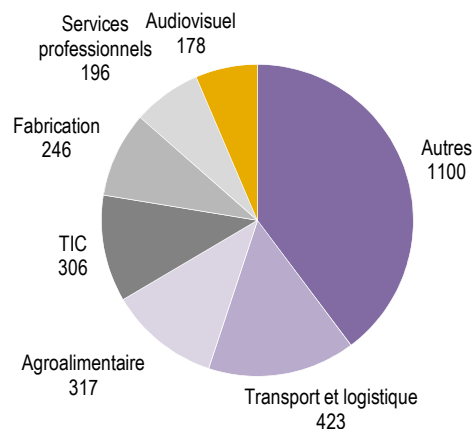
- Filière TIC;
- Filière Agroalimentaire (transformation et distribution);
- Filière Transport et logistique;
- Filière Audiovisuel (cinéma et télévision);
- Filière Services professionnels;
- Filière Fabrication (autre qu'alimentaire).

Une description des codes SCIAN correspondant à chaque filière est présentée en annexe.

### 3.3.2 Filières d'activité dans le secteur du Havre

Les filières d'activité, classées par nombre d'emplois dans le secteur du Havre, sont : transport et logistique (15 %), agroalimentaire (11 %), TIC (11 %), fabrication (9 %), services professionnels (7 %) et audiovisuel (6 %). La filière qui regroupe le plus d'établissements, soit 24, est celle des Services professionnels.

**Répartition des emplois du secteur du Havre (2014) par filière d'activité (total = 2 766)**

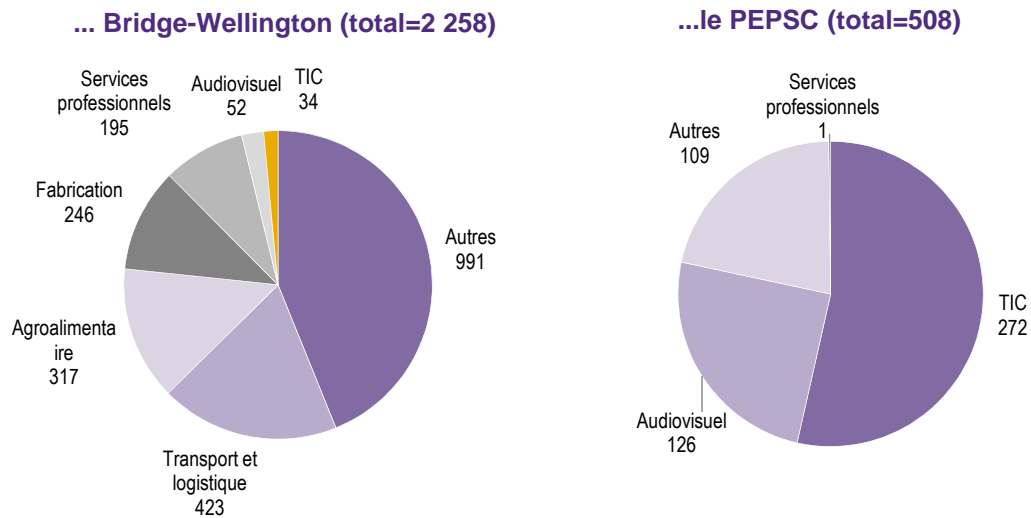


Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015, sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain.

La catégorie « Autres » représente un grand nombre d'emplois en raison de la présence de trois grands établissements qui n'appartiennent à aucune des six filières : Costco (350 emplois), le Complexe multifonctionnel de Loto-Québec (115 emplois) et la Ville de Montréal (100 emplois), mais aussi d'une multitude de petits établissements très variés.

La répartition des emplois par filière d'activité n'est pas la même dans les deux sous-secteurs.

### Nombre d'emplois par filière (2014), dans...



Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain.

Les établissements appartenant à ces filières sont répartis sur le territoire à l'étude. Les entreprises ne faisant pas partie d'une des six filières ne sont pas représentées sur la carte ci-contre (p. ex. : Costco).

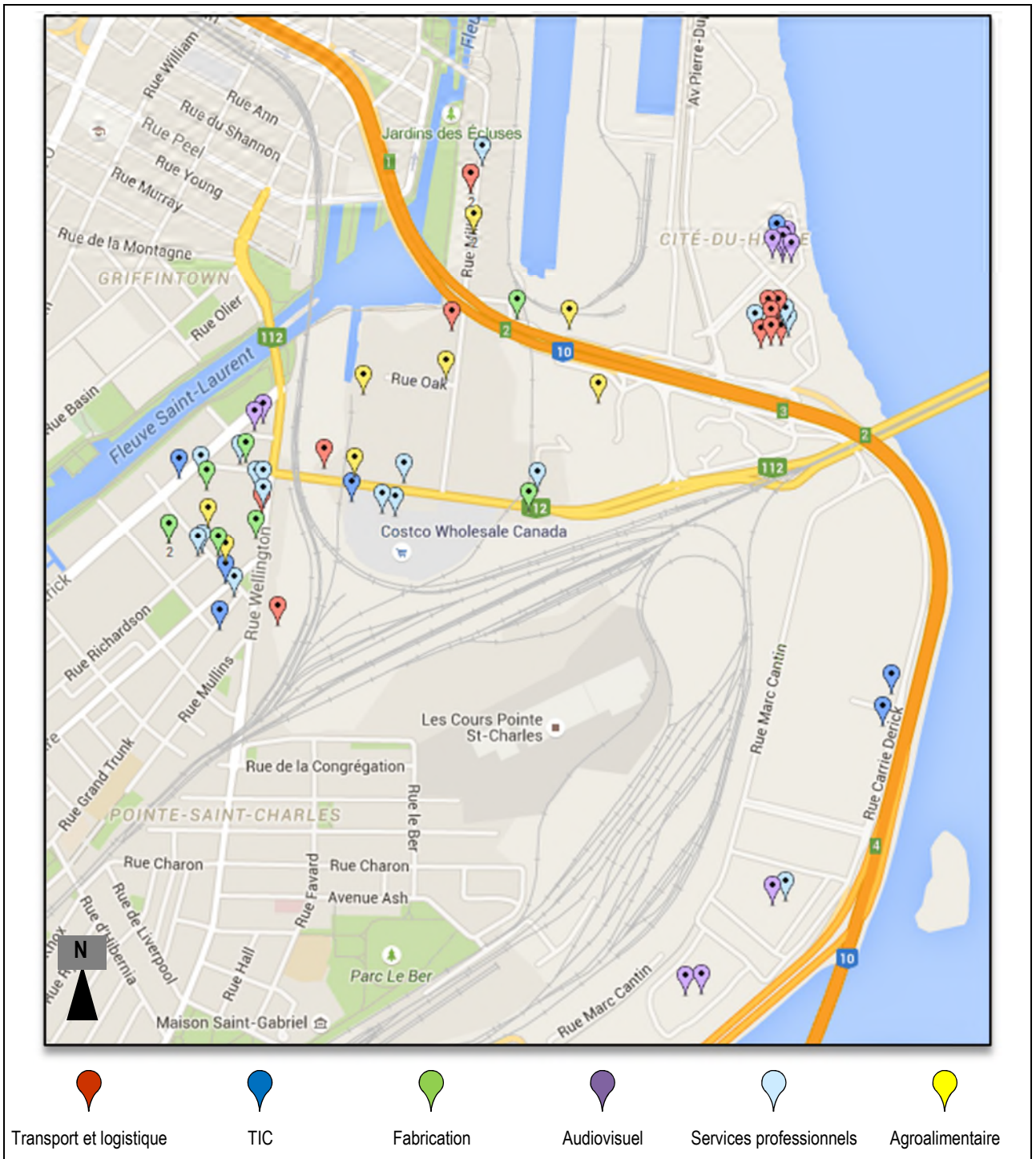


Figure 7 : Localisation des établissements appartenant aux filières d'activité<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Modélisation de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; outil : Batchgeo LLC; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC, visites sur le terrain.



## 3.4 Contexte économique

Deux approches-types sont possibles en matière de positionnement économique territorial :

- Un positionnement « unique et distinctif », tels que ceux de la Cité du Multimédia ou du Quartier des spectacles, et où l'on cherche, parfois à l'aide de grands projets et de subventions, à renforcer une signature distinctive et à attirer un type précis d'activités économiques;
- Un positionnement « généraliste » où l'on définit un cadre général pour l'accueil d'activités généralement désirables et compatibles avec les lieux et pour lesquelles ces lieux sont déjà avantageux.

Dans ces deux cas de figure, il convient de bien comprendre le contexte dans lequel le positionnement s'inscrira. Ainsi, on évitera le dédoublement d'un éventuel positionnement « unique et distinctif » qui existe déjà à proximité, de même que l'incohérence d'un éventuel positionnement « généraliste » avec les priorités existantes pour le développement économique régional.

Ainsi, la présente section offre d'abord un aperçu comparatif du secteur à l'étude avec quatre secteurs adjacents. Cette comparaison vise à caractériser les tendances et les positionnements déjà existants. Les mêmes sources d'informations sur les établissements et le nombre d'emplois ont été utilisées pour décrire les secteurs adjacents, sur la base de filières à valeur ajoutée.

La section se conclut par la présentation des secteurs prioritaires de l'économie du grand Montréal, tels que représentés par les grappes métropolitaines.

### 3.4.1 Présentation et localisation des secteurs adjacents

Le territoire directement adjacent au secteur du Havre a été divisé en quatre secteurs afin de les comparer entre eux (voir Figure 8). Afin de faciliter le recensement des entreprises, les secteurs adjacents ont été délimités en fonction des codes postaux, c'est pourquoi leur périmètre peut varier de ce qui est couramment utilisé pour les caractériser.

### Liste des secteurs adjacents

#### Cité du Multimédia (A)

Délimité au nord par la rue Notre-Dame et au sud par le fleuve Saint-Laurent, la Cité du Multimédia s'étend, dans le cadre de ce portrait, de l'autoroute Bonaventure à la rue des Sœurs-Grises et à la rue De Longueuil. Ce quartier a été revitalisé grâce à une initiative du gouvernement du Québec dans les années 90 pour y attirer les entreprises en technologies. Ce secteur comprenait 1 061 résidents en 2011.

#### Griffintown (B)

Délimité au nord par la rue Notre-Dame et au sud par le canal de Lachine, Griffintown s'étend, dans le cadre de ce portrait, de la rue Guy à l'autoroute Bonaventure. Ce secteur correspond à la « zone centrale » du Quartier de l'innovation, établi par l'École de technologie supérieure et l'Université McGill. Ce secteur comprenait 1 520 résidents en 2011.

#### Île-des-Sœurs (C)

L'Île-des-Sœurs est une île du fleuve Saint-Laurent qui fait partie de l'arrondissement de Verdun. Elle a connu un développement intense depuis l'ouverture du pont Champlain dans les années 60. Elle est notamment le lieu choisi par Bell Canada pour y établir le Campus Bell lors de son départ du centre-ville de Montréal. Elle comprenait 18 335 résidents en 2011.

#### Pointe-Saint-Charles (D)

Délimité au nord par le canal de Lachine et au sud par le fleuve Saint-Laurent, le quartier de Pointe-Saint-Charles s'étend de l'autoroute 15-20 à l'autoroute Bonaventure. Il a longtemps été le lieu d'une intense activité économique avant de décliner graduellement avec la fermeture du canal de Lachine et de ses nombreuses usines. Dans le cadre de ce portrait, le quartier a été amputé de la portion de territoire inclus dans le secteur du Havre. Ce secteur comprenait 13 611 résidents en 2011.



Figure 8 : Délimitation des secteurs adjacents

### 3.4.2 Comparaison avec les secteurs adjacents

Certains secteurs adjacents possèdent un positionnement prédominant. C'est le cas notamment de la **Cité du Multimédia** et de **L'Île-des-Sœurs** qui se positionnent fortement dans le domaine des TIC (respectivement 39 % et 56 % du volume d'emplois), ou de **Pointe-Saint-Charles**, où les services professionnels sont bien représentés (20 % du volume d'emplois)<sup>15</sup>. Il n'y a pas de filière aussi dominante dans **Griffintown**, où l'on remarque cependant la présence de services professionnels et des TIC, avec 13 % et 11 % des emplois, respectivement.

Le **secteur du Havre** se caractérise quant à lui, un peu comme Griffintown, par une diversité de filières, incluant transport et logistique (15 % des emplois), TIC (11 %) et fabrication (9 %). Il se distingue toutefois des secteurs adjacents par une concentration en agroalimentaire (11 %).

Tableau 3 : Tableau comparatif des secteurs

Secteurs géographiques	Nombre d'emplois	Nombre d'établissements	Taille moyenne (emplois/établissement)	Principales filières d'activité (% du nombre d'emplois du secteur)
La Cité du Multimédia	9 240	356	26	TIC (39 %) Fabrication (15 %) Services professionnels (15 %) Audiovisuel (9 %)
Griffintown	2 571	250	10	Services professionnels (13 %) TIC (11 %) Fabrication (11 %) Transport et logistique (10 %)
L'Île-des-Sœurs	7 731	612	13	TIC (56 %) Finances et assurances (6 %) Services professionnels (5 %)
Pointe-Saint-Charles	7 062	590	12	Services professionnels (20 %) Fabrication (10 %) Transport et logistique (9 %) TIC (6 %)
Le Havre	2 766	149	19	Transport et logistique (15 %) Agroalimentaire (11 %) TIC (11 %) Fabrication (9 %)
<b>Total</b>	<b>29 370</b>	<b>1 957</b>	<b>15</b>	<b>TIC (30 %)</b> <b>Services professionnels (13 %)</b> <b>Fabrication (9 %)</b> <b>Transport et logistique (5 %)</b>

Note : dans certains secteurs où aucune filière ne prédominait, le libellé de la catégorie SCIAN prédominante a été utilisé.

De manière globale, la filière la plus importante quant au nombre d'emplois est celle des TIC qui, à elle seule, rassemble 30 % des emplois et possède le ratio le plus important (48 employés par établissement). La filière des services

<sup>15</sup> Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton, avril 2015; sources : Hoovers, OneSource, RESO, Ville de Montréal, LIC et visites sur le terrain.

professionnels est la plus importante en nombre d'établissements (377), et la deuxième quant au nombre d'employés (3 691). Cependant, on y trouve surtout des petits établissements (10 employés en moyenne). La filière de l'audiovisuel possède un ratio important d'employés par établissement (31 employés par établissement).

Tableau 4 : Tableau comparatif par filière

Filières d'activités	Nombre d'emplois	Nombre d'établissements	Taille moyenne (emplois/établissement)	Principaux secteurs géographiques (% du nombre d'emplois de la filière)
TIC	8 944	185	48	L'Île-des-Sœurs (49 %) Cité du Multimédia (40 %) Havre (3 %)
Services professionnels	3 691	377	10	Pointe-Saint-Charles (37 %) Cité du Multimédia (37 %) L'Île-des-Sœurs (11 %) Havre (5 %)
Fabrication	2 740	93	29	Cité du Multimédia (51 %) Pointe-Saint-Charles (26 %) Griffintown (10 %) Havre (9 %)
Transport et logistique	1 562	50	31	Pointe-Saint-Charles (41 %) Havre (27 %) Griffintown (17 %)
Audiovisuel	1 368	49	28	Cité du Multimédia (61 %) Pointe-Saint-Charles (22 %) Havre (13 %)
Agroalimentaire	798	41	19	Pointe-Saint-Charles (52 %) Havre (40 %) L'Île-des-Sœurs (7 %)
Autres activités	10 267	1 162	9	Pointe-Saint-Charles (31 %) L'Île-des-Sœurs (27 %) Cité du Multimédia (18 %) Griffintown (13 %) Havre (11 %)
<b>Total</b>	<b>29 370</b>	<b>1 957</b>	<b>15</b>	<b>Cité du Multimédia (31 %)</b> <b>L'Île-des-Sœurs (26 %)</b> <b>Pointe-Saint-Charles (24 %)</b> <b>Havre (9 %)</b> <b>Griffintown (9 %)</b>

### 3.4.3 Rappel sur l'économie du grand Montréal

Le tissu économique de la métropole est très diversifié et compte plusieurs filières structurantes associées à l'économie du savoir, qui jouent un rôle moteur dans son développement économique.





Ces filières économiques se démarquent généralement par des caractéristiques<sup>16</sup> telles que :

- Une croissance supérieure à celle de l'économie métropolitaine en général, cette dernière étant estimée au taux annuel moyen de 2,1 % pour 2010-2019;
- Une concentration importante d'emplois à forte valeur ajoutée (p. ex. : professionnels, scientifiques, spécialistes, dirigeants, etc.);
- Un potentiel d'exportation supérieur;
- Un « écosystème d'affaires » (p. ex. : fournisseurs, partenaires, consultants, clients, institutions, etc.);
- Des retombées locales (p. ex. : construction et rénovation, emplois de soutien, services de proximité, accroissement des revenus fonciers, etc.).






Au cours des dernières années, des filières d'excellence se sont organisées en grappes, soit des concentrations d'entreprises et d'institutions interreliées dans un domaine particulier, sur un territoire géographique.

La région métropolitaine de Montréal compte neuf grappes structurées, évoluant dans des domaines variés. Le Tableau 5 en présente les grandes lignes.

Tableau 5 : Description des grappes métropolitaines

Nom de la grappe	Secteur économique	Quelques sous-secteurs importants	Date de fondation	Territoire
Aéro Montréal  Groupe aérospatiale du Québec	Aérospatiale	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fabrication d'aéronefs</li> <li>■ Fabrication de moteurs</li> <li>■ Simulateurs</li> <li>■ Équipementiers et intégrateurs de systèmes</li> <li>■ Chaîne de fournisseurs</li> </ul>	2006	Grand Montréal
Techno Montréal 	TIC	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Services informatiques</li> <li>■ Développement de logiciels</li> <li>■ Multimédia</li> <li>■ Services de télécommunications</li> <li>■ Grossistes et réparateurs</li> </ul>	2007	Grand Montréal
Montréal InVivo 	Sciences de la vie et technologies de la santé	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pharmaceutiques</li> <li>■ Biotechnologies</li> <li>■ Recherche contractuelle</li> <li>■ Fabrication pharmaceutique</li> <li>■ Technologies de la santé</li> </ul>	2007	Grand Montréal
Écotech Québec 	Technologies propres	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Production d'énergie</li> <li>■ Efficacité énergétique</li> <li>■ Produits et services environnementaux</li> </ul>	2010	Québec (province)
Finance Montréal	Services financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Banques</li> <li>■ Assurances</li> </ul>	2010	Québec (province)

<sup>16</sup> THE CONFERENCE BOARD OF CANADA. *Economic Insight into 13 Canadian Metropolitan Economies*: Spring 2015.

Nom de la grappe	Secteur économique	Quelques sous-secteurs importants	Date de fondation	Territoire
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Placements</li> </ul>		
Bureau du cinéma et de la télévision du Québec 	Cinéma et télévision	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tournages pour la télévision</li> <li>■ Tournages pour le cinéma</li> </ul>	2006	Grand Montréal
CargoM 	Logistique et transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Transport ferroviaire</li> <li>■ Transport et terminaux maritimes</li> <li>■ Transport routier et intermédiaires en logistique</li> </ul>	2012	Grand Montréal
Grappe industrielle de l'aluminium du Québec 	Aluminium	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fabrication d'aluminium</li> <li>■ Chaîne de fournisseurs</li> </ul>	2013	Québec (province)
Mmode 	Vêtement – Mode	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Design</li> <li>■ Conception</li> <li>■ Fabrication</li> </ul>	2015	Grand Montréal

## 4. Constats et pistes à considérer

### 4.1 Consultation des entreprises et d'autres acteurs

Les principaux acteurs institutionnels et économiques du secteur du Havre ont été consultés afin de connaître leur vision du développement économique du territoire. Il leur a été également demandé d'évaluer l'attractivité actuelle de chaque sous-secteur. Pour chaque organisation, des gestionnaires ont été identifiés à partir des informations disponibles à la Ville de Montréal et issues des recherches effectuées par Raymond Chabot Grant Thornton.

Pour cette étude, 14 entretiens ont été réalisés. Les organisations contactées comptent ensemble 1 332 employés, soit 48 % des emplois du secteur du Havre.

Les organisations qui ont accepté de participer à la consultation sont listées ci-dessous.

#### Institutions :

- Action-Gardien
- Cargo M
- Parcs Canada
- Société immobilière du Canada

#### Entreprises :

- Bell Mobilité
- Canada Malting
- Costco
- Distilleries Sazerac
- Loto-Québec (Casiloc)
- Port de Montréal
- Ray-Mont Logistique
- Tata Communications
- VIA Rail<sup>17</sup>
- Vision Globale

Les informations recueillies lors des consultations ont permis de compléter le portrait économique du secteur du Havre et d'en cerner le potentiel à long terme. L'analyse, incluant l'interprétation des résultats, s'est effectuée à quatre niveaux :



1. Forces et faiblesses propres au secteur du Havre, aux fins du développement économique
2. Potentiels et contraintes externes au secteur du Havre, aux fins de son développement économique futur
3. Particularités propres aux sous-secteurs Bridge-Wellington et Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles
4. Constats propres aux filières et pistes à considérer pour l'avenir, en lien avec celles-ci

<sup>17</sup> Note : VIA Rail a été consultée en raison de sa proximité avec le secteur du Havre. Cependant, cette organisation n'est pas incluse dans le décompte de 1 332 emplois couverts par les consultations.



## 4.2 Forces, faiblesses, potentiels et contraintes propres au secteur du Havre

Le tableau ci-dessous résume les principales forces, faiblesses, potentiels et contraintes du secteur du Havre aux fins du développement économique du territoire. Ces éléments sont issus de l'analyse, par Raymond Chabot Grant Thornton, des informations obtenues lors des entretiens avec les acteurs du milieu et la consultation de quelques sources externes.

<b>FORCES</b>	<p><b>Localisation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Localisation stratégique à l'entrée de la métropole et du centre-ville</li> <li>■ Proximité d'un environnement agréable et attrayant constitué du canal de Lachine, du Vieux-Port et d'une vue exceptionnelle sur le fleuve Saint-Laurent</li> <li>■ Peu de vandalisme dans le secteur : perception que les lieux sont sécuritaires pour des activités économiques</li> </ul> <p><b>Aménagement urbain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Plusieurs terrains vacants offrent un potentiel de mise en valeur</li> </ul> <p><b>Activités économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Identification du secteur par la Ville comme une zone destinée à l'emploi</li> <li>■ Activités économiques très diversifiées, touchant six filières d'activités motrices : transport et logistique, agroalimentaire, TIC, fabrication, services professionnels et audiovisuel</li> <li>■ Présence de joueurs importants au sein de leur filière : Port de Montréal, Tata Communications, Vision Globale et VIA Rail</li> </ul> <p><b>Transport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Proche des principaux carrefours autoroutiers et nœuds ferroviaires</li> </ul>	<p><b>Localisation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Présence avérée ou potentielle de contaminants dans plusieurs terrains</li> </ul> <p><b>Aménagement urbain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aménagement urbain non attrayant</li> </ul> <p><b>Activités économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Absence de services de proximité pour répondre aux besoins des travailleurs (services alimentaires et commerces)</li> <li>■ Rétention d'entreprises qui s'explique parfois uniquement par des raisons historiques (p. ex. : infrastructures lourdes et amorties depuis longtemps : voies ferrées, stationnement renforcé, etc.)</li> </ul> <p><b>Transport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Congestion importante des principaux axes routiers aux heures de pointe</li> <li>■ Enclavement du secteur limitant les voies d'accès</li> <li>■ Faible desserte par le transport en commun (service insuffisant et horaires de passage mal adaptés)</li> <li>■ Mauvais état des infrastructures routières</li> <li>■ Contraintes majeures pour le transport actif (trottoirs, pistes cyclables)</li> </ul>	<b>FAIBLESSES</b>
---------------	--	---	-------------------



<b>POTENTIELS</b>	<p><b>Localisation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Projet de revitalisation du canal de Lachine par Parcs Canada pour développer les activités récréotouristiques et nautiques sur le canal et dans le bassin Peel</li> </ul> <p><b>Activités économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Grand bassin d'emploi dans les TIC dans les secteurs adjacents</li> <li>■ Besoins croissants en approvisionnement à destination de Terre-Neuve (expédition à partir du port de Montréal)</li> <li>■ Développement d'une offre commerciale pour les employés du secteur (restauration, services, etc.)</li> </ul> <p><b>Transport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Passage potentiel d'un SLR dans le secteur avec un ou deux points d'arrêt</li> <li>■ Projet de transformation de l'autoroute Bonaventure qui améliorerait la desserte du secteur</li> </ul>	<b>CONTRAINTES</b>
	<p><b>Localisation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Demande soutenue pour l'immobilier résidentiel à proximité du centre-ville, ce qui réduit l'intérêt des propriétaires fonciers et promoteurs pour des projets autres que résidentiels</li> <li>■ Impact négatif important de la taxe sur les parcs de stationnement dans certains secteurs</li> </ul> <p><b>Aménagement urbain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Manque de concertation entre les différents acteurs du milieu, incluant les propriétaires fonciers</li> </ul> <p><b>Activités économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hausse de l'inoccupation des espaces à bureaux au centre-ville et des espaces industriels à Montréal<sup>18</sup></li> <li>■ Expansion des activités portuaires à l'extérieur du secteur du Havre</li> </ul> <p><b>Transport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incertitude quant au tracé du projet Bonaventure, ce qui limite les projets de développement sur certains terrains potentiellement concernés</li> <li>■ Modifications fréquentes des itinéraires de circulation en raison des travaux de voiries</li> </ul>	

## 4.3 Particularités relatives aux sous-secteurs

### 4.3.1 Constats propres à chaque sous-secteur

#### Bridge-Wellington

Les constats issus des entrevues avec les acteurs du milieu propres au sous-secteur Bridge-Wellington sont les suivants :

- En raison de l'héritage industriel de la zone, les bâtiments présents sont très diversifiés (bureaux, loft industriel, entrepôt, usine) et plusieurs sites patrimoniaux s'y trouvent;
- L'aménagement urbain mérite d'être grandement amélioré pour rehausser l'image du sous-secteur et le rendre plus attrayant;

<sup>18</sup> Sources : DEVENCORE *Real Estate National Office Market Report Spring/Summer 2015*; NKF DEVENCORE. *Montreal Industrial Report - Summer 2014*; SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUE ET DE LOGEMENT. *Perspectives du marché de l'habitation – RMR de Montréal*, printemps 2015.

- Il y a beaucoup de contraintes de circulation en raison des travaux routiers, du fort achalandage dû aux voies d'accès des ponts Champlain et Victoria et des activités industrielles engendrant du camionnage;
- La taxe sur les parcs de stationnement perçue par la Ville de Montréal représente un poste de dépenses important pour les entreprises (tarif 2015<sup>19</sup> : 14,85 \$/m<sup>2</sup> pour les stationnements extérieurs et 4,95 \$/m<sup>2</sup> pour les stationnements intérieurs);
- Certains acteurs économiques ont mentionné qu'il y avait un potentiel pour le développement de projets d'immeubles à usage mixte, ce qui permettrait d'y installer des commerces;
- La revitalisation du canal de Lachine et du bassin Peel, la connexion avec le Vieux-Port et celle au réseau cyclable fourniront l'occasion d'augmenter l'achalandage piétonnier et touristique dans le secteur.

### **Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles**

Les constats issus des entrevues avec les acteurs du milieu propres au Parc des entreprises de la Pointe-Saint-Charles sont les suivants :

- Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles est une entité désignée par la Ville de Montréal, mais aucun organisme particulier n'a pour mission d'y développer l'activité industrielle;
- De grands espaces y sont encore disponibles pour le développement économique;
- L'absence de constructions résidentielles limite le risque de conflits de cohabitation avec la vocation économique;
- Le coût des terrains demeure élevé, et ceci malgré leur niveau de contamination;
- Les lieux sont propices à une activité qui n'engendre pas trop de déplacements de véhicules lourds (capacité portante limitée) ou qui demande de très grandes surfaces;
- Les employeurs mentionnent le besoin de développer les services alimentaires et le transport (actif et en commun) afin de rendre le secteur plus attrayant pour les entreprises;
- La forme encore incertaine que prendra la nouvelle autoroute Bonaventure fait planer un doute quant aux terrains disponibles pour de nouvelles constructions;
- Des employeurs désirant s'agrandir ou acquérir des terrains ont mentionné la lourdeur administrative de l'administration municipale.

### **4.3.2 Attractivité de chaque sous-secteur pour l'investissement**

Lors des entretiens, il a été demandé aux personnes contactées d'évaluer l'attractivité des deux sous-secteurs du Havre, dans leur état actuel, selon 12 facteurs types proposés par Raymond Chabot Grant Thornton. Le Tableau 6 ci-dessous fait la synthèse des perceptions recueillies au cours des entretiens.

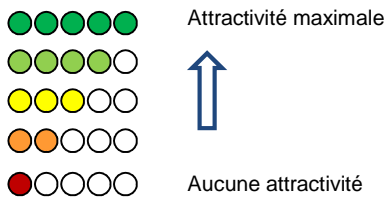
---

<sup>19</sup> VILLE DE MONTRÉAL. *Budget 2015*, tableau 69, p. 110.

Tableau 6 : Évaluation des facteurs d'attractivité par les acteurs du milieu

Facteurs d'attractivité selon l'état actuel des secteurs	Bridge-Wellington	Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles
Proximité de la clientèle		
Disponibilité d'espaces adaptés aux activités d'affaires		
Coût de la main-d'œuvre		
Coût immobilier		
Disponibilité de la main-d'œuvre qualifiée		
Sécurité des environs		
Environnement immédiat agréable		
Proximité des fournisseurs ou partenaires d'affaires		
Accès aux infrastructures de transport et logistique		
Vision de développement du secteur par les instances municipales		
Proximité de services complémentaires (restauration, commerces, etc.)		
Incentifs fiscaux (crédits de taxe, d'impôt, subventions, etc.)		

**Échelle :**



## 4.4 Constats relatifs à chaque filière

Les constats dressés par Raymond Chabot Grant Thornton à la suite de l'analyse des sous-secteurs et des entretiens avec les acteurs du milieu sont détaillés ci-après par filière.

## 4.4.1 Transport et logistique

**Sous-secteur :** Bridge-Wellington

### Constats spécifiques

- Présence historique dans le secteur en raison de la proximité du port de Montréal, des voies ferrées, de la gare de triage du CN et des axes routiers;
- Industrie nécessitant de grands espaces pour se développer (infrastructures lourdes, accès, stationnement, entreposage, etc.), dont l'expansion physique est difficilement compatible avec le milieu urbain qui encercle le secteur du Havre et l'enclavement qui le caractérise (contraintes d'espace, circulation locale difficile, nuisances). Pour ces raisons, certains acteurs souhaiteraient déplacer leurs activités, s'ils arrivent à vendre leur terrain;
- Main-d'œuvre généralement peu qualifiée et formée sur place, ce qui correspond à l'offre du secteur. Cependant, celle-ci n'est pas appelée à croître, car le développement des entreprises se fait avant tout par des projets d'optimisation et d'amélioration des équipements;
- Activités nécessitant de gros investissements en ce qui concerne des actifs non déplaçables nécessaires aux activités (voies ferrées, grues, etc.);
- Pour pouvoir avoir des activités de transport et de logistique sur un terrain, il faut généralement avoir une bonne capacité portante et avoir des voies d'accès suffisamment grandes et nombreuses pour circuler sinon cela nuit aux activités;
- Certains conflits de voisinage (pollution, sécurité de la piste cyclable) générés par la circulation importante de camions dans le secteur.

### Pistes à considérer

- Conversion d'usage de certains terrains à l'intérieur du secteur, dans la mesure où leurs occupants ne bénéficient pas directement de la présence des quais du port ou de la gare de triage;
- Soutien aux défis particuliers des entreprises évoluant en transport et logistique dans le secteur, tels que les problèmes d'accès et de circulation;
- Développement des services de logistique (optimisation, gestion, courtage, etc.) : ces activités ont besoin de moins d'infrastructures (espaces de bureaux), demandent une main-d'œuvre plus spécialisée et génèrent beaucoup moins de nuisances.

## 4.4.2 TIC

**Sous-secteurs** : Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et Bridge-Wellington

### Constats spécifiques

- Deux employeurs importants en télécommunications dans le PEPSC, ce qui témoigne de la qualité des infrastructures technologiques en place;
- Quelques petits employeurs dans Bridge-Wellington;
- Vaste secteur d'activité, comptant près de 120 000 emplois dans le grand Montréal, dont près de 9 000 dans les secteurs adjacents;
- Domaine où les entreprises peuvent connaître une croissance rapide de leur main-d'œuvre;
- Attraction et rétention de la main-d'œuvre : un facteur clé du succès des entreprises;
- Niveau de qualification élevé des emplois;
- Besoin de locaux à faibles coûts, mais bien desservis par les services (énergie et connexion réseau);
- Secteur géographique qui ne possède pas une image innovante en raison de sa tradition industrielle;
- Importance des lieux de rencontre pour les employés de ce type d'entreprise : besoin d'aménagement urbain attrayant (cafés, parc, etc.).

### Pistes à considérer

- Soutien des projets de développement des entreprises en place (elles en ont);
- Attraction d'entreprises pouvant miser sur les infrastructures énergétiques et technologiques déjà en place dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles;
- Amélioration de l'offre de services alimentaires et de lieux de rencontre, particulièrement pour le sous-secteur Bridge-Wellington;
- Attraction de PME susceptibles d'occuper d'anciens espaces industriels dans Bridge-Wellington.

### 4.4.3 Agroalimentaire

**Sous-secteur** : Bridge-Wellington

#### Constats spécifiques

- Présence d'activités en agroalimentaire dans le secteur liée à la présence historique du port et des infrastructures de transport;
- Infrastructures ancrées dans le paysage qui font désormais partie du patrimoine de Montréal (silos à grains);
- Concurrence des infrastructures de transbordement et de stockage avec le projet CanEst Transit<sup>20</sup> dans l'est de l'île de Montréal;
- Proximité d'un bassin de clientèle important (Montréal est la première région de distribution agroalimentaire au Québec);
- Présence principalement d'entreprises de distribution, ce qui ne nécessite pas beaucoup de main-d'œuvre (contrairement aux activités de transformation);
- Niveau de qualification requis moins élevé, ce qui présente un intérêt pour la main-d'œuvre disponible dans les secteurs adjacents.

#### Pistes à considérer

- Mise en valeur touristique de certaines infrastructures historiques avec une valeur patrimoniale (par ex. : silos);
- Soutien des projets de développement de certaines entreprises du secteur, qui incluent le développement récréotouristique et la vente sur place;
- Développement d'une offre touristique atypique (tourisme industriel), qui pourrait être reliée aux métiers traditionnels de la fabrication présents dans le secteur (forges, métiers du verre).

### 4.4.4 Fabrication

**Sous-secteur** : Bridge-Wellington

#### Constats spécifiques

- Prédominance d'une industrie légère s'accommodant bien avec les bâtiments existants;
- Niveau de qualification moins élevé de la main-d'œuvre, ce qui permet de la former plus facilement;

<sup>20</sup> CanEst Transit est une entreprise conjointe entre la Coop fédérée, Transit BD Inc. et MGT Holdings S.a.r.l., spécialisée dans le nettoyage et la mise en conteneur de produits agricoles. Le site est composé de 91 silos indépendants d'une capacité totale de 68 000 tonnes et est desservi par le CN et le CP. CanEst Transit a investi 20 M\$, principalement dans l'achat d'équipements modernes de manutention et de chargement des produits agricoles. L'Administration portuaire de Montréal a investi pour sa part 4 M\$ dans ce projet pour l'amélioration du bâtiment et des accès ferroviaires et routiers. Source : [www.canest-transit.ca](http://www.canest-transit.ca).

- Localisation intéressante en raison du zonage qui permet une activité industrielle, tout en étant proche du centre-ville;
- Présence de certains employeurs actifs dans les métiers traditionnels (forges, métiers du verre), ce qui présente un potentiel touristique.

#### Pistes à considérer

- Attraction et soutien de nouveaux projets en fabrication de produits de niche, complexes et à petite échelle, dans Bridge-Wellington (ex. : matériaux composites, produits du verre, forges, etc.);
- Soutien à la recherche et au développement de tels produits.

### 4.4.5 Services professionnels

**Sous-secteur** : Bridge-Wellington

#### Constats spécifiques

- Grande diversité d'entreprises de services professionnels qui bénéficient de la proximité du centre-ville;
- Complémentarité possible avec d'autres filières et d'autres acteurs du milieu (transport, TIC);
- Niveau de qualification élevé de la main-d'œuvre, ce qui limite l'inclusion de la main-d'œuvre disponible dans les secteurs avoisinants;
- Besoin en infrastructure limité, mais une bonne connectivité réseau est requise (communication, Internet, électricité).

#### Pistes à considérer

- Usage pertinent pour certains petits bâtiments existants dans Bridge-Wellington, qui ont des dimensions adaptées pour accueillir des entreprises de services professionnels;
- Amélioration des transports pour accéder et circuler dans le secteur du Havre;
- Attraction d'entreprises pouvant miser sur les infrastructures technologiques en place dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

### 4.4.6 Audiovisuel

**Sous-secteurs** : Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et Bridge-Wellington

#### Constats spécifiques

- Deux types d'activité : i) extensive (plateau, équipement); ii) bureau (postproduction);



- Clientèle aisée qui s'attend à avoir des services de qualité et un environnement agréable, facile d'accès, car temporaire (dans le cas de la production);
- Positionnement implicite du sous-secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles grâce à la présence d'un joueur majeur dans le secteur du tournage (« Cité du cinéma »);
- Présence de plus de 40 entreprises d'effets visuels et d'animation à Montréal, de plus en plus mises de l'avant (p. ex. : VFX Montréal, conférence *effects MTL 2015*);
- Activités à croissance variable, générant surtout des emplois temporaires, dépendants des projets de tournage;
- Filière favorisée par la baisse du dollar canadien et le traitement fiscal avantageux au Québec et au Canada;
- Capacité de tournage actuellement pleinement utilisée (printemps 2015).

#### Pistes à considérer

- Soutien de projets d'expansion d'entreprises existantes, notamment avec l'espace disponible pour construire de nouveaux bâtiments dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles;
- Développement d'espaces de bureaux locatifs afin d'attirer les entreprises désirant s'installer temporairement à proximité des lieux de tournage (production, postproduction, etc.) ou des ateliers de postproduction;
- Création d'un campus d'affaires avec services intégrés (cafétéria, conciergerie, garderie, etc.), grâce à l'espace disponible sur le territoire à l'étude.

## 4.5 Potentiel économique naturel des filières

### 4.5.1 Évaluation du potentiel économique naturel des filières

Nous avons analysé les filières afin de déterminer leur intérêt pour le secteur, particulièrement en fonction des éléments<sup>21</sup> suivants :

- Leur lien avec un des créneaux moteurs identifiés pour le grand Montréal (appartenance à une grappe métropolitaine);
- Le potentiel de croissance « naturel » de la filière, c'est-à-dire sa tendance générale en fonction des perspectives d'emploi et de revenus;

<sup>21</sup> Analyse de Raymond Chabot Grant Thornton; sources : Entrevues avec les acteurs du milieu, mai 2015; EMPLOI QUÉBEC. Information sur le marché du travail, Perspective d'emploi par industrie; SERVICES CANADA. *Perspectives sectorielles 2013-2015 – Montréal*; DESJARDINS ÉTUDES ÉCONOMIQUES. « Quels sont les secteurs d'avenir au Québec? », *Perspective*, vol. 23, avril 2013; MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INNOVATION ET DES EXPORTATIONS. *S'informer par secteur d'activité*; MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INNOVATION ET DES EXPORTATIONS. Excellence Québec, Québec, Chef de fil en TIC; AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL, Profil sectoriel, Arts, spectacles et loisirs, octobre 2013.

- Le niveau de qualification typique de sa main-d'œuvre;
- Le potentiel d'interrelation avec une ou plusieurs autres filières d'activité en place dans le secteur du Havre;
- Le degré de présence actuelle dans chaque sous-secteur du Havre, en fonction du nombre d'emplois;
- Le potentiel spécifique de la filière pour l'avenir du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles ou du sous-secteur Bridge-Wellington.

Le Tableau 7 ci-dessous présente l'évaluation du potentiel économique naturel de chaque filière, pour chaque sous-secteur, en fonction de différents critères.

Tableau 7 : Potentiel économique des filières<sup>22</sup>

Filières	Créneaux moteurs (grappes)	Croissance de la filière (tendance)	Niveau de qualification (main-d'œuvre)	Potentiel d'interrelation	PEPSC		Bridge-Wellington	
					Présence actuelle	Potentiel pour l'avenir	Présence actuelle	Potentiel pour l'avenir
Agroalimentaire	✗	●●○	●○○	●○○	○○○	○○○	●●●	●●○
Audiovisuel	✓	●○○	●●○	●○○	●●○	●●○	●○○	●○○
Fabrication	✗	●○○	●○○	●○○	○○○	●○○	●●○	●●○
Services professionnels	✗	●●○	●●●	●●●	○○○	●●○	●●○	●●○
TIC	✓	●●●	●●●	●●●	●●●	●●○	●○○	●●○
Transport et logistique	✓	●●●	●○○	●○○	○○○	●○○	●●○	●○○
Autres secteurs d'activité économique présents dans le secteur du Havre								
Commerce de détail	✗	●○○	●○○	●○○	○○○	●○○	●○○	●●○
Arts, spectacles et loisirs*	✗	●●○	●●○	●○○	○○○	●○○	●○○	●○○

### 4.5.2 Dynamique et potentiel des filières

Les filières de l'**agroalimentaire** et de la **fabrication** ont une présence importante dans le secteur (principalement dans Bridge-Wellington), mais n'offrent pas un grand potentiel de croissance. En effet, ces deux filières présentent un dynamisme faible à moyen sur l'île de Montréal, où les coûts de l'immobilier et des enjeux de logistique sont des contraintes fréquemment invoquées. Des activités légères ou de niche dans ces deux filières seraient cependant compatibles avec les contraintes du secteur du Havre (espaces, circulation, etc.) et le besoin d'emplois peu qualifiés.

L'activité de la filière de l'**audiovisuel** est largement tributaire des crédits d'impôt et du taux de change du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui sont actuellement favorables. Cette filière est stratégique pour le développement métropolitain et permet l'entrée de devises. On note un bon potentiel de développement des espaces de tournage dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, en raison de l'espace disponible. Un bon niveau d'interrelation peut être

<sup>22</sup> Note : la filière Arts, spectacles et loisirs est essentiellement représentée dans le secteur du Havre par Loto-Québec.

envisagé avec des entreprises de services professionnels en lien avec les technologies et le numérique (effets visuels, animation, etc.).

La filière du **transport** et de la **logistique** est dynamique en raison de la croissance de la distribution de biens en provenance ou à destination de Montréal. Cependant, la compatibilité de ces activités avec les contraintes d'espace et de fluidité routière propres au territoire, de même que la dynamique de l'emploi, dont la croissance est souvent limitée en raison des gains de productivité requis pour assurer la compétitivité des entreprises, remettent en question le potentiel naturel de la filière pour le développement économique futur du secteur du Havre.

Les **services professionnels** et les activités en **TIC** présentent un potentiel naturel intéressant pour le développement du secteur du Havre. Activités en croissance, elles bénéficieraient cependant de meilleurs services complémentaires pour les employés (p. ex. : cafés, bistro). À l'échelle métropolitaine, les entreprises de TIC sont regroupées au sein de la grappe TechnoMontréal, où elles emploient plus de 93 000 personnes.

### Potentiel des filières au sein des deux zones

L'activité économique actuelle dans le **PEPSC** est assez clairement définie, avec l'audiovisuel et les télécommunications, qui correspondent à des activités généralement désirables, structurantes et avec de belles perspectives de croissance.

L'activité économique dans **Bridge-Wellington** n'est pas clairement définie, et les deux industries qui y sont les plus représentées, soit l'agroalimentaire et le transport et logistique, sont contraintes par la configuration des lieux (voies d'accès, manque de terrains vacants, etc.). En raison des actifs lourds et difficilement déplaçables qu'on y trouve déjà, la persistance dans le temps d'une bonne partie des activités existantes est toutefois envisageable, tout comme l'attraction de projets de niche (p. ex. : services de logistique, fabrication de niche) ou encore de substitution advenant une fermeture.

Finalement, **Bridge-Wellington** présente un potentiel intéressant pour des filières telles que les services professionnels et les TIC, particulièrement si on améliore l'aménagement des lieux et la qualité de vie.

## 5. Orientations proposées et conditions de succès

### 5.1 Orientations proposées pour le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Selon la vocation que lui attribue déjà la Ville de Montréal, le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles est réservé aux entreprises de haute technologie, à celles qui se consacrent à la recherche et au développement ainsi qu'aux médias et aux télécommunications. Ce positionnement demeure pertinent et porteur pour l'avenir.

Une cohabitation harmonieuse existe entre les acteurs déjà implantés sur le territoire du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, actifs principalement dans la filière de l'audiovisuel et la filière des TIC. Ces deux filières font partie des créneaux moteurs de développement du grand Montréal et il convient d'en poursuivre le développement.

- Dans la filière de l'**audiovisuel**, les projets d'expansion des infrastructures locales (plateaux) permettraient d'augmenter l'activité de tournage dans le sous-secteur et d'attirer certaines petites entreprises associées à la production ou à la postproduction;
- Dans la filière des **TIC**, les acteurs présents sur place ont également des projets d'expansion (agrandissement, centre de données, etc.). Ces projets permettraient d'augmenter les activités sur le territoire et pourraient même être utilisés comme levier pour attirer d'autres entreprises dans le secteur.

L'espace disponible dans le sous-secteur se prête tout à fait à l'expansion des activités existantes, bien que la contamination potentielle et l'instabilité des sols soient deux paramètres fortement contraignants, ainsi que l'incertitude quant au futur tracé de l'autoroute Bonaventure (incertitude quant à l'emprise du tracé sur les terrains actuellement vacants).

Les atouts du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles à promouvoir sont :

- **Proximité de la clientèle** : Proximité du centre-ville ainsi que des marchés de l'île de Montréal et de la Rive-Sud;
- **Proximité des partenaires d'affaires** : Présence d'acteurs majeurs dans leurs filières respectives avec des projets de développement;
- **Disponibilité d'espaces adaptés aux activités d'affaires** : Accès à des terrains vacants d'une superficie intéressante pour le développement de nouvelles installations, avec un entourage dégagé de toute construction en hauteur, un avantage particulier pour certaines applications en télécommunications mobiles.

Les facteurs d'attractivité du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles à renforcer à court terme seraient :

- **Coût immobilier et incitatifs financiers** : tenir compte de la nature du sol dans les transactions foncières;

- **Amélioration de la desserte en transport actif et collectif** : mettre en place les infrastructures permettant de faciliter les déplacements vers le sous-secteur Bridge-Wellington et le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles en transport collectif et actif;
- **Traitement rapide et simplifié des dossiers et des demandes à la Ville** : développer une approche concertée entre la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest afin de faciliter les démarches administratives des entreprises désirant réaliser des projets de développement (démarches administratives, permis, etc.).

## 5.2 Orientations proposées pour le sous-secteur Bridge-Wellington

En raison des contraintes déjà invoquées, la filière du **transport et de la logistique** et celle de l'**agroalimentaire** ne sauraient être des vecteurs de croissance importants dans le sous-secteur Bridge-Wellington.

La présence de ces activités est liée à celle, historique, d'infrastructures lourdes telles que les quais du port, le rail et les capacités de transbordement. Bien que l'emploi n'y soit pas en croissance, ces deux filières représentent un bassin d'emplois qui demandent peu de qualifications, mais relativement bien rémunérés, et répondent ainsi aux besoins de résidents du quartier Pointe-Saint-Charles. Il est donc pertinent de favoriser la **réretention** de telles activités et du niveau d'emploi existant. À cette fin, il conviendra toutefois d'être à l'écoute des besoins d'affaires émanant des entreprises en place, particulièrement au chapitre de la fluidité des transports et des accès routiers.

Pour ce qui est de la croissance à long terme cependant, on gagnera à favoriser l'attraction et l'implantation d'activités telles que les **TIC**, les **services professionnels** ou la **fabrication légère** (par ex. : fabrication de produits de niche, à l'instar des produits du verre ou de technologies composites qu'on y fabrique déjà).

La présence accrue de ces entreprises permettrait également de faire évoluer l'image du territoire, dans une perspective d'amélioration urbanistique.

- Le sous-secteur Bridge-Wellington présente un certain potentiel pour le développement d'une **offre commerciale de proximité**, principalement dans la zone de la pointe Saint-Patrick. Celle-ci serait toutefois surtout complémentaire aux activités économiques existantes et donc limitée du point de vue de la création d'emplois directs;
- Le développement de l'**activité récréotouristique** autour et dans le sous-secteur Bridge-Wellington, notamment grâce au développement d'activités nautiques sur le canal ou dans le bassin Peel pourrait également permettre d'attirer une certaine clientèle, ce qui soutiendrait en partie le développement d'une offre commerciale (commerces, restaurants). De plus, avec le projet de déplacement de l'autoroute Bonaventure, une connexion pourrait se faire avec une piste cyclable le long du fleuve.

Les atouts du sous-secteur Bridge-Wellington à promouvoir sont les suivants :

- **Proximité de la clientèle** : être à proximité du centre-ville;
- **Environnement immédiat agréable** : être au sein d'un quartier historique, au bord du canal de Lachine, relié à plusieurs destinations touristiques de Montréal (promenade, piste cyclable, etc.);

- **Disponibilité d'espaces adaptés aux activités d'affaires** : certains anciens bâtiments industriels présentent un potentiel d'aménagement pour y implanter des activités de services, en raison de leur taille, leur disposition et du fait qu'ils soient déjà amortis.

Les facteurs d'attractivité à renforcer à court terme seraient les suivants :

- **Environnement immédiat agréable** : renforcer l'aménagement urbain à améliorer afin de rendre le sous-secteur Bridge-Wellington plus attrayant (surtout le long de la rue Bridge);
- **Proximité de services complémentaires** : développer les services complémentaires (commerces, restaurants) afin de satisfaire les besoins des employés du secteur et de la clientèle touristique;
- **Incitatifs fiscaux** : définir certains incitatifs ou avantages pour faciliter l'installation de nouvelles entreprises, ce qui compenserait certains frais contraignants associés à la proximité du centre-ville, comme la taxe sur les parcs de stationnement.

## 5.3 Conditions de succès

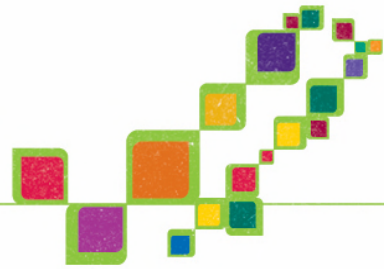
Au-delà de l'essentielle **prise en considération des dynamiques et facteurs de succès propres à chacune des filières motrices** identifiées, les conditions de succès suivantes favoriseront le développement économique du Havre :

1. Établir et faire connaître auprès des acteurs économiques une vision d'aménagement et de développement qui exprime clairement les attentes de la Ville :
  - Développer une vision claire et obtenir un consensus quant aux objectifs visés, tant pour le projet dans son ensemble que pour le développement des sous-secteurs;
  - Préciser le niveau de participation de la Ville sur les plans financier et réglementaire, soit :
    - ◆ **Proactif** : achat ou expropriation, réalisation des travaux de décontamination, incitatifs, programmes de subvention à la décontamination, etc.;
    - ◆ **Supporteur** : identification du territoire à requalifier et définition d'une vision, mais sans l'adoption d'un cadre réglementaire formel;
    - ◆ **Réactif** : réponse en fonction des demandes du milieu;
  - Réaliser des plans directeurs de développement pour les sites les plus porteurs;
  - Préciser les balises qui encadreront les interventions physiques privées (constructions et rénovations) dans le but d'assurer l'intégration au tissu existant, une cohabitation visuelle harmonieuse et la prise en compte des principes de développement durable;
  - Promouvoir les potentiels de mise en valeur et les sites disponibles à l'aide d'un plan de communication ciblant les acteurs institutionnels et les entreprises recherchées.
2. Favoriser les stratégies collaboratives et intégrées :
  - Assurer une concertation des différents acteurs du milieu, tant institutionnels que privés, afin de déterminer la vision d'aménagement et de développement de façon intégrée et efficace;

- Favoriser la collaboration entre les différentes instances municipales et institutionnelles afin de faciliter les démarches administratives (guichet unique) et de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises et le développement de projets;
  - Développer de bonnes relations avec les entreprises et éventuellement les promoteurs pour mettre en place un partenariat gagnant-gagnant qui permettra d'identifier les projets les plus porteurs du point de vue des emplois.
3. Maximiser le levier de l'aménagement du territoire :
- Repenser le domaine public dans le but de soutenir les efforts de développement économique par l'amélioration de la qualité de vie (verdissement, transports actifs, routes, etc.);
  - Définir une image de marque (« branding ») pour le secteur du Havre qui soit attrayante et innovante.
4. Lorsque possible, rendre l'information technique disponible aux promoteurs afin d'accroître leur efficacité et de réduire les coûts des projets (par ex. : études environnementales, études de circulation, informations sur les sites, etc.).



# Annexes





# Annexe 1. Cartes du territoire à l'étude

Carte générale du secteur du Havre



Agrandissement de la figure 2 : les deux sous-secteurs du Havre

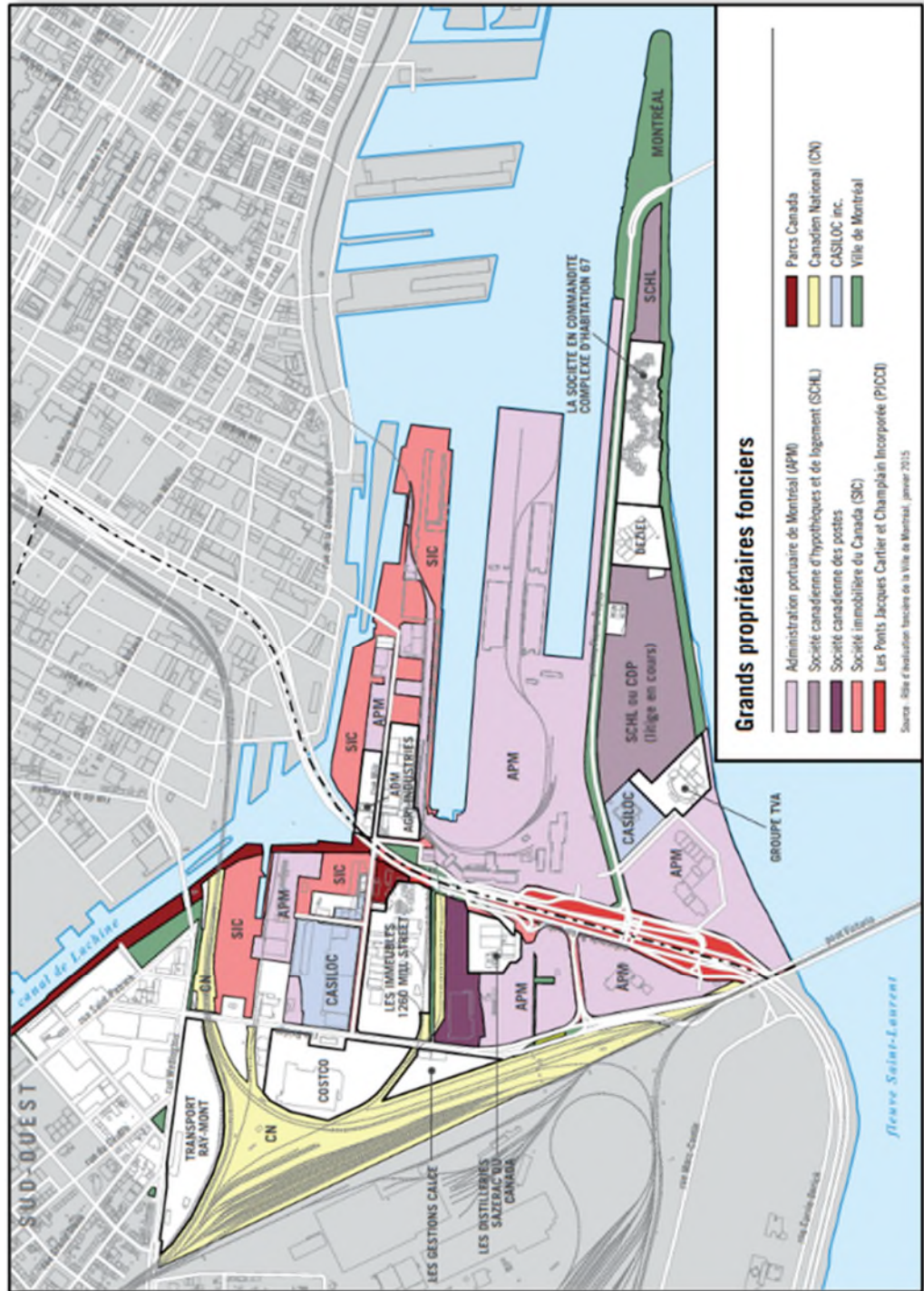




Agrandissement de la figure 3 : les zones résidentielles du Havre

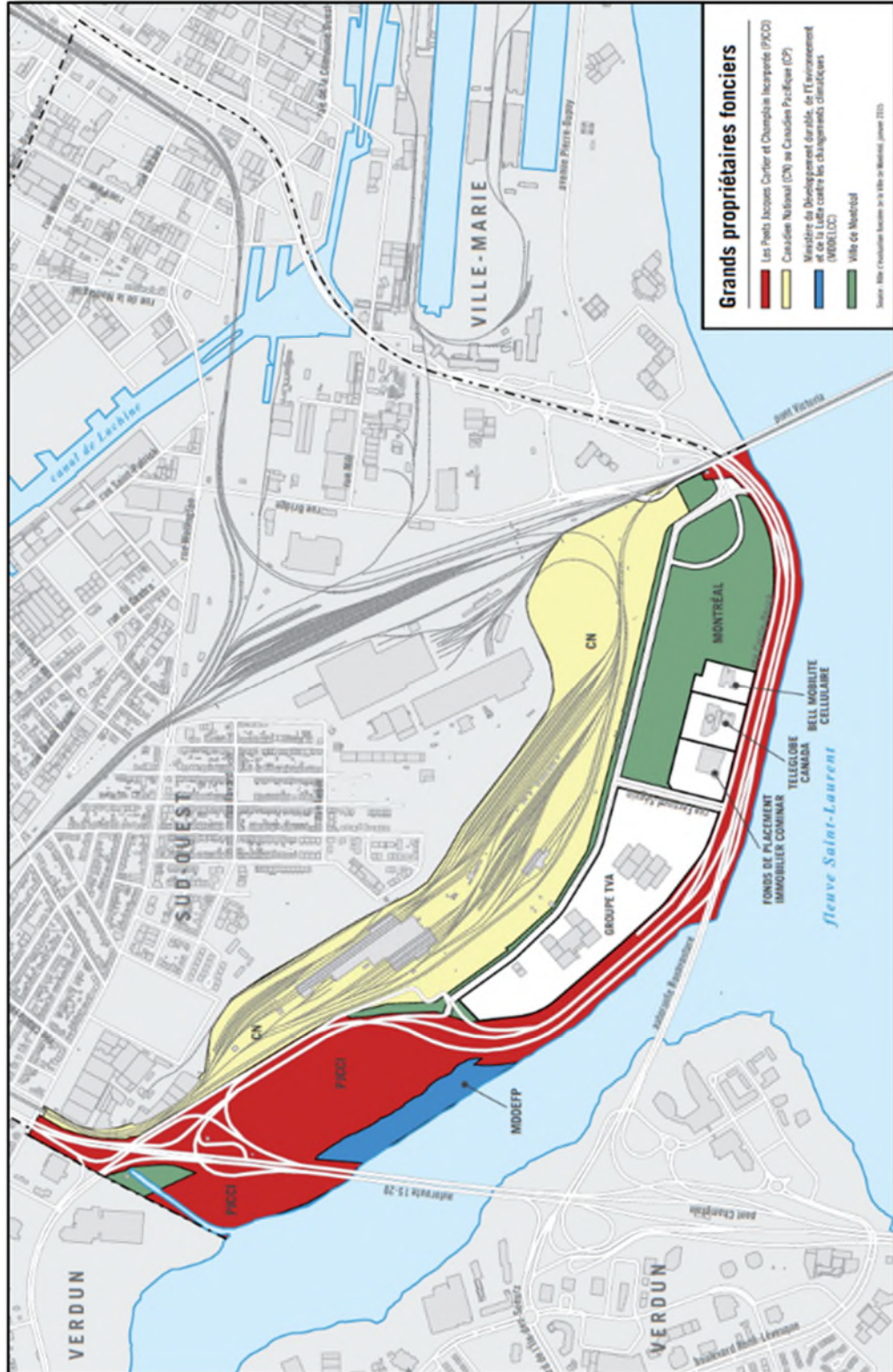


**Agrandissement de la figure 4 : les grands propriétaires fonciers du sous-secteur Bridge-Wellington**





**Agrandissement de la figure 5 : principaux propriétaires fonciers du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles**





## Annexe 2. Description des filières

Les tableaux ci-dessous reprennent les codes SCIAN considérés lors de l'analyse des données par filières. Cette catégorisation a été effectuée au meilleur des données disponibles pour le secteur du Havre.

### 1.1 Description de la filière Agroalimentaire

Filière Agroalimentaire	
SCIAN	Description
3111	Fabrication d'aliments pour animaux
3112	Mouture de céréales et de graines oléagineuses
3113	Fabrication de sucre et de confiseries
3114	Mise en conserve de fruits et de légumes et fabrication de spécialités alimentaires
3115	Fabrication de produits laitiers
3116	Fabrication de produits de viande
3117	Préparation et conditionnement de poissons et de fruits de mer
3118	Boulangeries et fabrication de tortillas
3119	Fabrication d'autres aliments
3121	Fabrication de boissons
413	Grossistes-marchands de produits alimentaires, de boissons et de tabac

Source : Statistique Canada.

La catégorie Grossistes-marchands de tabac (SCIAN 4133) n'a pas pu être dissociée du reste, par manque de précision dans les informations recueillies.

### 1.2 Description de la filière Arts, spectacles et loisirs

Filière Arts, spectacles et loisirs	
SCIAN	Description
71	Arts, spectacles et loisirs

Source : Statistique Canada.

## 1.3 Description de la filière Audiovisuel

Filière Audiovisuel	
SCIAN	Description
51 211	Production de films et de vidéos
51 212	Distribution de films et de vidéos
51 213	Présentation de films et de vidéos
51 219	Postproduction et autres industries du film et de la vidéo
51 224	Studios d'enregistrement sonore
51 512	Télédiffusion

Sources : Statistique Canada et Bureau du cinéma et de la télévision du Québec.

## 1.4 Description de la filière Fabrication

Filière Fabrication			
SCIAN	Description	SCIAN	Description
3122	Fabrication du tabac	326	Fabrication de produits en plastique et en caoutchouc
313	Usines de textiles	327	Fabrication de produits minéraux non métalliques
314	Usines de produits textiles	331	Première transformation des métaux
315	Fabrication de vêtements	332	Fabrication de produits métalliques
316	Fabrication de produits en cuir et de produits analogues	333	Fabrication de machines
321	Fabrication de produits en bois	3345	Fabrication d'instruments de navigation, de mesure et de commande et d'instruments médicaux
322	Fabrication du papier	335	Fabrication de matériel, d'appareils et de composants électriques
323	Impression et activités connexes de soutien	336	Fabrication de matériel de transport
324	Fabrication de produits du pétrole et du charbon	337	Fabrication de meubles et de produits connexes
325	Fabrication de produits chimiques	339	Activités diverses de fabrication

### Filière Fabrication

#### Exclusion

33 392	Fabrication de matériel de manutention
--------	--

Source : Statistique Canada.

## 1.5 Description de la filière Services professionnels

### Filière Services professionnels

SCIAN	Description
5411	Services juridiques
5412	Services de comptabilité, de préparation de déclarations de revenus, de tenue de livres et de paye
5413	Architecture, génie et services connexes
5414	Services spécialisés de design
5416	Services de conseils en gestion et de conseils scientifiques et techniques
5417	Services de recherche et de développement scientifiques
5418	Publicité, relations publiques et services connexes
5419	Autres services professionnels, scientifiques et techniques
45 439	Autres établissements de vente directe

Source : Statistique Canada.

## 1.6 Description de la filière TIC

### Filière TIC

SCIAN	Description
33 411	Fabrication de matériel informatique et périphérique
33 421	Fabrication de matériel téléphonique
33 422	Fabrication de matériel de radiodiffusion, de télédiffusion et de communication sans fil
33 429	Fabrication d'autres types de matériel de communication
33 431	Fabrication de matériel audio et vidéo
33 441	Fabrication de semi-conducteurs et d'autres composants électroniques

Filière TIC	
33 461	Fabrication et reproduction de supports magnétiques et optiques
51 711	Télécommunications par fil
51 721	Télécommunications sans fil (sauf par satellite)
51 741	Télécommunications par satellite
51 791	Autres services de télécommunications
417 310	Grossistes-marchands d'ordinateurs, de périphériques et de logiciels de série
417 320	Grossistes-marchands de composants électro, de matériel et fournitures de navigation et de com.
511 211	Éditeurs de logiciels (sauf éditeurs de jeux vidéo)
511 212	Éditeurs de jeux vidéo
518 210	Traitement de données, hébergement de données et services connexes
5415	Conception de systèmes informatiques et services connexes
811 210	Réparation et entretien de matériel électronique et de matériel de précision

Source : Statistique Canada.

## 1.7 Description de la filière Transport et logistique

Filière Transport et logistique	
SCIAN	Description
336	Fabrication de matériel de transport
481	Transport aérien
482	Transport ferroviaire
483	Transport par eau
484	Transport par camion
4882	Activités de soutien au transport ferroviaire
4889	Autres activités de soutien au transport
4931	Entreposage
33 392	Fabrication de matériel de manutention

<b>Filière Transport et logistique</b>	
<b>48 831</b>	Opérations portuaires
<b>48 832</b>	Manutention du fret maritime
<b>48 839</b>	Autres activités de soutien au transport par eau
<b>48 851</b>	Intermédiaires en transport de marchandises
<b>Exclusions</b>	
<b>48 421</b>	Déménagement de biens usagés de maison et de bureau
<b>3364</b>	Fabrication de produits aérospatiaux et de leurs pièces

Source : Statistique Canada.

## Annexe 3. Tableau récapitulatif des emplois par secteur et par filière

Tableau récapitulatif des emplois par secteur et par filière

Filières	Secteur géographique	Nombre d'emplois
<b>Agroalimentaire</b>		<b>798</b>
	Pointe-Saint-Charles	412
	Le Havre	317
	L'Île-des-Sœurs	52
	Griffintown	10
	Cité du Multimédia	7
<b>Audiovisuel</b>		<b>1 368</b>
	Cité du Multimédia	831
	Pointe-Saint-Charles	303
	Le Havre	178
	Griffintown	33
	L'Île-des-Sœurs	23
<b>Fabrication</b>		<b>2 740</b>
	Cité du Multimédia	1 386
	Pointe-Saint-Charles	718
	Griffintown	270
	Le Havre	246
	L'Île-des-Sœurs	120

Filières	Secteur géographique	Nombre d'emplois
<b>Services professionnels</b>		<b>3 691</b>
	Pointe-Saint-Charles	1 379
	Cité du Multimédia	1 358
	L'Île-des-Sœurs	413
	Griffintown	345
	Le Havre	196
<b>TIC</b>		<b>8 944</b>
	L'Île-des-Sœurs	4 341
	Cité du Multimédia	3 585
	Pointe-Saint-Charles	432
	Le Havre	306
	Griffintown	280
<b>Transport et logistique</b>		<b>1 562</b>
	Pointe-Saint-Charles	648
	Le Havre	423
	Griffintown	261
	Cité du Multimédia	224
	L'Île-des-Sœurs	6

Autres emplois	10 267
<b>Total des emplois</b>	<b>29 370</b>

