

# Pour une Cité de la logistique à la hauteur du potentiel de la métropole

Mémoire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

.....

Présenté dans le cadre de la consultation sur la future Cité de la logistique demandée par  
l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

*Le 31 janvier 2017*

# Table des matières

<i>Préambule</i>	3
<i>Contexte</i>	3
<i>Introduction</i>	4
Une occasion à saisir	4
1. <i>Une cité logistique nécessaire</i>	4
De nouveaux emplois pour l'est de Montréal	5
2. <i>Les conditions essentielles à la réussite du projet</i>	5
a) Un développement sans demi-mesures	5
b) Des projets routiers nécessaires	6
c) Un projet qui doit être cohérent avec la Stratégie centre-ville	6
d) Une ZIP pour Montréal	7
3. <i>Des mesures d'atténuation à explorer</i>	7
a) Ne pas compromettre la vocation de la Cité de la logistique	7
b) Prévoir des travaux majeurs au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine	8
c) Penser vert	8
<i>Conclusion</i>	9
<i>Synthèse des recommandations</i>	10

# Préambule

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (la Chambre) compte plus de 7 000 membres. Elle a pour mission d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Elle s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant une philosophie d'action axée sur l'engagement, la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme. La Chambre offre également une gamme de services spécialisés aux particuliers et aux entreprises de toutes tailles afin de les appuyer dans leur croissance ici et à l'international.

## Contexte

En juin 2015, le maire de Montréal, M. Denis Coderre, annonçait à la tribune de la Chambre son intention de créer un pôle de logistique et de transport sur les terrains limitrophes au secteur du boulevard de l'Assomption. Le milieu des affaires avait alors accueilli favorablement cette initiative, car celle-ci permettra à la métropole de soutenir la croissance et le développement des activités de logistique et transport de marchandises.

Très active dans le dossier, la Chambre appuie depuis de nombreuses années les diverses mesures qui visent à renforcer le secteur du transport et de la logistique. Elle a organisé divers événements, notamment des forums stratégiques annuels, afin de réfléchir sur des questions touchant le transport des marchandises et d'exposer des pistes de solutions à l'industrie. Elle collabore également sur une base régulière avec le Port de Montréal et CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal. En novembre 2014, la Chambre a d'ailleurs publié, avec la grappe, un cahier spécial afin de mieux faire connaître le secteur et ses retombées au public.

À l'automne de 2016, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve mandatait l'Institut du Nouveau Monde (INM) pour organiser une consultation afin d'informer la population sur les enjeux liés au projet, dégager des éléments permettant de planifier le développement de la future Cité de la logistique et recueillir des opinions pour l'intégration harmonieuse du projet dans le secteur.

Ce mémoire, soumis à l'INM, présente les recommandations de la Chambre.

# Introduction

Depuis sa création, la Chambre a toujours fait du transport des marchandises et de la logistique l'une de ses priorités. D'ailleurs, dès 1857, elle a entrepris de faire draguer le Saint-Laurent et de construire des installations portuaires capables de recevoir des bâtiments de fort tonnage. Aujourd'hui, le secteur des transports et de la logistique représente 52 000 emplois directs dans la région métropolitaine. Pour assurer la compétitivité de la métropole sur les marchés mondiaux, ce secteur se doit d'être performant et efficace. En ce sens, la position de la Chambre est claire : elle soutient entièrement la création d'une Cité de la logistique dans le secteur du boulevard de l'Assomption.

## Une occasion à saisir

Dès son élection, le gouvernement fédéral a fait du commerce international l'une de ses priorités. À ce titre, l'Accord économique et commercial global (AECG) a été conclu avec l'Union européenne en octobre 2016. Des ententes ont aussi été conclues par le Canada avec l'Ukraine et la Corée du Sud. De plus, des discussions pour la négociation de nouveaux accords, notamment avec la Chine, plus important acteur du commerce mondial, sont prévues.

Le potentiel de la zone identifiée par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve pour accueillir la Cité de la logistique est très grand. Cette zone se trouve à proximité du Port de Montréal et est au confluent des chemins de fer du CN et du CP ainsi que de l'autoroute 25. Le projet permet donc de développer une zone hautement stratégique pour l'économie montréalaise.

À l'échelle locale, la Cité attirera de nouvelles entreprises dans le secteur et mènera à la création de nombreux emplois bien rémunérés. Cela donnera un élan à un secteur géographique de Montréal ayant connu de récentes fermetures et où les bons emplois sont moins nombreux. À l'échelle de la métropole, c'est toute la chaîne logistique et les secteurs qui l'utilisent qui en bénéficieront.

Les circonstances sont actuellement favorables pour la Ville de Montréal, et cette dernière doit en profiter, particulièrement avec l'entrée en vigueur prochaine de l'AECG. Il est donc primordial de positionner avantageusement la métropole dans la chaîne logistique comme fenêtre vers l'Atlantique.

De façon générale, la Chambre invite l'arrondissement à prendre en considération deux principes phares dans le cadre de son analyse.

1. **Continuité** : Il importe de souligner qu'il ne s'agit pas de créer un nouveau projet dans ce quartier, mais bien de bonifier un secteur industriel existant. On y trouve déjà des centres de distribution, des sites de production et des sièges sociaux d'entreprises.
2. **Pragmatisme** : Une cohabitation harmonieuse est souhaitable et dans l'intérêt de tous. Il est toutefois impossible de réaliser des projets de cette envergure sans aucun impact. Les réflexions faites aujourd'hui détermineront, pour les prochaines années, le visage de l'un des secteurs névralgiques de la métropole.

## 1. Une cité logistique nécessaire

La création d'une Cité de la logistique située à proximité du Port de Montréal est à l'ordre du jour depuis de nombreuses années. La mondialisation des chaînes d'approvisionnement et la nécessité d'effectuer les livraisons dans des laps de temps de plus en plus courts ont transformé l'industrie du transport de marchandises. Plus récemment, la signature de l'AECG entre l'Union européenne et le Canada laisse entrevoir une hausse de l'achalandage au port, qui s'ajoutera à la tendance déjà observée depuis quelques années.

La Cité de la logistique renforcera le positionnement du Port de Montréal et consolidera celui de la métropole comme porte d'entrée continentale des marchandises d'outre-mer. Il est important de donner à Montréal tous les atouts nécessaires pour être une plaque tournante du transport et de la logistique.

D'autre part, la concentration des actifs dans un même secteur géographique est logique. Premièrement, elle contribuera à développer une synergie sectorielle entre les entreprises actives au sein des chaînes logistiques. Il en résultera une croissance de l'industrie du transport et de la logistique et les entreprises qui en sont tributaires bénéficieront d'un avantage concurrentiel. Deuxièmement, les impacts liés à cette industrie seront concentrés dans un secteur précis de la Ville, ce qui en facilitera la gestion.

## **De nouveaux emplois pour l'est de Montréal**

La hausse des activités qui découlera de l'établissement de la Cité de la logistique mènera à la création de nombreux emplois de qualité, notamment dans les domaines de la gestion des inventaires et des commandes ainsi que des suivis en temps réel. À ce titre, la ville américaine de Savannah, en Géorgie, offre un exemple éloquent de réussite d'un pôle logistique. Dès la fin des années 1980, Savannah a investi massivement dans le transport et la logistique. Aujourd'hui, la ville est le principal point de transit des marchandises dans le sud-est des États-Unis et le deuxième port en importance sur la côte est américaine. Plus de 40 000 personnes occupent un emploi lié à cette industrie à Savannah même, et 370 000 dans tout l'État de Géorgie.

Il s'agit donc d'une belle occasion de compenser les pertes d'emplois récentes dans ce secteur de la ville, notamment celles attribuables à la fermeture, en 2014, de l'usine Mabe, qui était située sur la rue Notre-Dame, à l'intérieur même du territoire prévu pour la Cité de la logistique. Notons également que l'entreprise Mondelez a récemment annoncé son intention de déménager en Ontario son usine de biscuits située sur le boulevard Viau.

Il est à considérer que cette nouvelle dynamique à proximité du port pourrait également avoir des effets d'entraînement sur d'autres secteurs d'activité. Par exemple, il ne serait pas surprenant de voir l'industrie légère (*light manufacturing*) s'y développer de façon naturelle. Comme la Chambre le stipulait lors des consultations de la Ville de Montréal pour le développement de sa Stratégie centre-ville<sup>1</sup>, les outils et l'expertise en numérisation et en automatisation nécessaires à l'industrie légère sont déjà accessibles à Montréal. Un virage vers ce domaine doit être entrepris afin de maintenir le dynamisme du secteur manufacturier et de stimuler l'économie de Montréal.

Les nouvelles PME manufacturières œuvrent souvent dans la fabrication de produits hautement spécialisés destinés à des clients à l'international. Les outils offerts dans la Cité de la logistique sont complémentaires aux besoins du manufacturier léger. Ainsi, les zones limitrophes à la future Cité de la logistique pourraient représenter un endroit idéal pour l'établissement de ce type de PME.

***Recommandation n° 1 : Mettre sur pied une Cité de la logistique ambitieuse qui répond aux besoins et aux attentes de l'industrie.***

## **2. Les conditions essentielles à la réussite du projet**

### **a) Un développement sans demi-mesures**

Tel que mentionné précédemment, Montréal dispose d'un positionnement géographique concurrentiel indéniable. La Cité de la logistique a le potentiel de devenir le cœur du secteur du transport et de la logistique au Québec. Pour que ce potentiel soit déployé, nous devons nous donner les moyens de nos ambitions et développer ce secteur sans demi-mesures.

<sup>1</sup> *Réinventer le centre-ville de Montréal pour répondre aux besoins du futur*, mémoire de la CCMM publié le 3 novembre 2016, [En ligne : [http://www.ccmm.ca/~media/files/news/memoires/2016/memoire\\_strategiecentre-ville\\_vf-a.pdf](http://www.ccmm.ca/~media/files/news/memoires/2016/memoire_strategiecentre-ville_vf-a.pdf)].

Pour ce faire, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve doit disposer des ressources dont il a besoin pour mener à terme le projet. L'arrondissement doit également prévoir un cadre propice au développement de l'industrie. Il faut prévoir un zonage permissif pour le développement des infrastructures nécessaires ainsi qu'une réglementation adéquate. Pour que les entreprises installées dans la Cité de la logistique puissent croître, il est essentiel que l'arrondissement résiste à toute pression visant à imposer des mesures réglementaires qui nuiraient aux activités de l'industrie.

Le zonage est devenu de plus en plus restrictif dans le secteur de la Cité de la logistique depuis trois ans. En 2014, l'arrondissement a imposé une restriction sur les activités d'entreposage extérieur et de transbordement de marchandises qui ne comportent pas de valeur ajoutée. On a en outre exigé des normes en matière de bruit, d'odeurs et de verdissement, en lien avec le Plan d'implantation et d'intégration architecturales.

La réussite du projet, ainsi que son efficacité et son apport essentiel à l'économie montréalaise dépendent de la volonté de déployer tous les efforts nécessaires pour mener à bien cet ambitieux projet.

***Recommandation n° 2 : Mettre en œuvre un projet sans demi-mesures pour assurer la réalisation du plein potentiel de Cité de la logistique.***

### **b) Des projets routiers nécessaires**

Le réseau routier donnant accès au Port de Montréal est névralgique. Le prolongement du boulevard de l'Assomption vers la rue Notre-Dame ainsi que celui de l'avenue Souigny doivent être réalisés d'ici à l'année 2019-2020 afin d'assurer la fluidité du transport de marchandises aux abords du Port de Montréal.

Cette condition est essentielle à l'amélioration de la productivité et à l'attractivité de la région métropolitaine. Les aménagements proposés contribueront à désengorger la rue Notre-Dame, faciliteront le transit des marchandises et désenclaveront un secteur à vocation industrielle. Ces prolongements s'inscrivent en phase avec le concept d'intermodalité, privilégié par les acteurs de l'industrie, et amélioreront de façon importante le lien entre le port et l'autoroute 25.

Le 2 novembre dernier, lors du dévoilement du Plan triennal d'immobilisations de Montréal, le maire Denis Coderre a affirmé qu'une enveloppe de 19,9 millions de dollars avait été réservée pour ce projet. Le gouvernement provincial doit collaborer avec la Ville de Montréal afin de mettre ce dernier en œuvre ce plus rapidement possible. La Chambre est disposée à faire des démarches de représentation auprès du gouvernement du Québec pour appuyer la Ville à cette fin.

***Recommandation n° 3 : S'assurer que les prolongements du boulevard de l'Assomption et de l'avenue de Souigny soient achevés d'ici à 2019-2020.***

### **c) Un projet qui doit être cohérent avec la Stratégie centre-ville**

Dans son document *Soutenir l'élan* portant sur sa Stratégie centre-ville dévoilée l'automne dernier, la Ville de Montréal proposait une reconversion de certains terrains du Port de Montréal dans l'est de la métropole, à proximité du secteur de la Cité de la logistique, de telle sorte que les citoyens puissent se rapprocher du fleuve Saint-Laurent.

Si la Chambre est favorable à l'amélioration des accès au fleuve, cela doit se faire sans nuire aux activités de l'industrie et sans compromettre la sécurité du transport de marchandises. Différents sites, par exemple le parc Jean-Drapeau, le quai de l'Horloge et la promenade du Vieux-Port, contribuent déjà à l'atteinte des objectifs de la stratégie en permettant aux citoyens et aux visiteurs d'accéder au fleuve.

La Chambre profite des consultations actuelles pour réitérer son opposition à la reconversion des terrains de Port. Si cette proposition allait de l'avant, le projet de la Cité de la logistique ne ferait que compenser

les pertes de terrains à vocation industrielle. L'effet de levier pour la croissance économique montréalaise serait ainsi moindre.

***Recommandation n° 4 : Protéger l'accès au Port de Montréal dans la Stratégie centre-ville afin d'assurer le développement des activités portuaires et la sécurité du transport des marchandises.***

#### **d) Une ZIP pour Montréal**

La Cité de la logistique permettra de camper le rôle central du Port de Montréal dans la Stratégie maritime du gouvernement du Québec. En 2015, le gouvernement du Québec a annoncé des investissements importants pour créer une quinzaine de zones industrialo-portuaires (ZIP) partout dans la province, en lien avec sa Stratégie maritime. Selon les plans, la région métropolitaine de Montréal en compte quatre : Contrecoeur-Varennnes, Sainte-Catherine, Salaberry-de-Valleyfield et Montréal. Celle de Montréal doit se situer là où la Cité de la logistique sera établie.

Avec ces quatre ZIP, la Stratégie maritime accorde à la métropole un rôle prépondérant, représentatif de son apport considérable au secteur du transport des marchandises. Elle facilitera l'accès de nos PME aux marchés internationaux, sans compter que la mise en place de pôles logistiques complémentaires et sur de multiples sites dans la région métropolitaine répond aux demandes exprimées par le milieu des affaires.

La ZIP de Montréal devait initialement être annoncée avant la fin de 2016. Il sera important pour l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de rappeler au gouvernement l'importance de la ZIP de Montréal pour la Ville et pour l'atteinte des objectifs de la Stratégie maritime afin qu'elle soit lancée sans délai supplémentaire.

***Recommandation n° 5 : Faire pression sur le gouvernement du Québec pour confirmer le projet de zone industrialo-portuaire de Montréal dans le secteur de la Cité de la logistique, sans délai supplémentaire.***

### **3. Des mesures d'atténuation à explorer**

#### **a) Ne pas compromettre la vocation de la Cité de la logistique**

La consultation sur la Cité de la logistique vise notamment à explorer les conditions de cohabitation harmonieuse entre la cité et les résidents du quartier des points de vue environnemental, social et économique. En ce sens, il est important de rappeler que la Cité de la logistique n'est pas une nouvelle initiative. Il s'agit plutôt du développement d'un secteur déjà consacré aux activités industrielles.

Des mesures peuvent certainement être mises en place afin de limiter les effets négatifs de la hausse des activités dans le secteur. Cependant, la prédétermination d'heures d'activité dans ce secteur de la Ville ne doit pas être considérée comme étant une solution viable. Des restrictions sont déjà en vigueur pour le camionnage dans les rues de la métropole, et l'ajout d'une nouvelle réglementation pourrait restreindre les activités de livraison des entreprises. L'industrie s'est montrée ouverte à collaborer au bien-être des citoyens de Montréal dans la mesure où cela ne nuit pas à leurs propres activités.

Le transport de nuit pour certaines charges de livraison pourrait être encouragé afin de réduire la congestion routière de jour, mais plus des restrictions sont imposées, plus des irritants viennent contraindre les entreprises et nuire au développement de l'industrie de la logistique.

Comprenons bien qu'un projet de l'envergure de la Cité de la logistique ne se réalise pas sans effets collatéraux. Le port se situe dans ce secteur depuis longtemps et de nombreuses industries y sont également actives depuis de nombreuses années. La vocation industrielle de ce secteur n'est ainsi pas nouvelle. Les mesures d'atténuation envisagées ne doivent pas compromettre la vocation de la Cité de la logistique.

### **b) Prévoir des travaux majeurs au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine**

Le ministère des Transports du Québec prévoit des travaux majeurs pour le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine une fois la construction du nouveau pont Champlain achevée<sup>2</sup>. Si des travaux devaient restreindre l'accès au pont-tunnel, cela pourrait grandement entraver les activités de la Cité de la logistique. Il est ainsi important de prévoir dès maintenant des mesures pour assurer la fluidité du transport des marchandises par voies routières pendant cette période.

Des rencontres avec les groupes concernés du milieu économique, notamment CargoM et le Port de Montréal, devraient ainsi être envisagées par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et la Ville de Montréal.

***Recommandation n° 6 : Élaborer une stratégie pour assurer la fluidité des déplacements et du transport des marchandises pendant les travaux majeurs prévus au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.***

### **c) Penser vert**

La Chambre encourage l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve à privilégier des mesures d'atténuation qui amélioreront le bien-être des résidents sans nuire aux activités de la Cité de la logistique. Les murs végétaux autour des résidences enclavées apparaissent comme une voie intéressante. À la fois agréable visuellement et pratique pour la réduction de bruits sonores, le mur végétal vertical permet également d'assainir l'air et de réguler la température près de ses parois.

Cette mesure ne permettra pas d'éliminer tout le bruit engendré par les activités de livraison et de marchandisage, mais son implantation à grande échelle pourrait certainement apaiser les émissions sonores.

L'aménagement de toits verts pourrait également être envisagé. Ces toits permettent de combattre les hausses de température en milieu urbain et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Grâce à eux, l'eau de pluie peut aussi être récupérée. Des zones de la Cité de la logistique pourraient également être aménagées de façon à favoriser le verdissement.

Toutes ces mesures sont envisageables afin d'établir un projet structurant respectueux de l'environnement dans ce secteur.

***Recommandation n° 7 : Privilégier des mesures d'atténuation durables qui n'imposent pas de restrictions supplémentaires aux entreprises du secteur du transport et de la logistique.***

---

<sup>2</sup> Louis-Samuel Perron, « Tunnel La Fontaine : un PPP envisagé pour des travaux majeurs », *La Presse*, 18 novembre 2016, [En ligne : <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201611/17/01-5042689-tunnel-la-fontaine-un-ppp-envisage-pour-des-travaux-majeurs.php>].



## Conclusion

Le transport et la logistique constituent un secteur stratégique de la région métropolitaine créant près de 52 000 emplois directs. Outre la qualité de sa main-d'œuvre, Montréal se distingue des autres chaînes logistiques internationales par son excellent rendement dans les temps de transferts intermodaux : le Port de Montréal peut rejoindre un bassin 70 millions de consommateurs par train en 36 heures et 40 millions de personnes en moins de 48 heures par camion.

L'inauguration du nouveau terminal Viau en novembre 2016 a confirmé le rôle de moteur économique du Port de Montréal pour la métropole. Cette étape importante pour les activités du port témoigne de la hausse continue du volume des activités commerciales observée au cours des dernières années.

Cette hausse nécessite des investissements considérables pour augmenter la capacité du port et renforcer la compétitivité de la chaîne logistique de la région métropolitaine sur la scène internationale. Il est très satisfaisant de constater que les trois ordres de gouvernement s'entendent sur cette question. La Cité de la logistique constitue la suite logique des travaux effectués au terminal Viau.

La compétition des autres villes portuaires nord-américaines s'ajuste rapidement pour attirer de nouveaux clients ou pour lancer de nouveaux projets. La mise en œuvre de la Cité de la logistique indiquera clairement aux investisseurs et aux entreprises que la métropole soutient l'industrie du transport et de la logistique et n'hésite pas à innover afin de se démarquer.

## Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Mettre sur pied une Cité de la logistique ambitieuse qui répond aux besoins et aux attentes de l'industrie.

Recommandation n° 2 : Mettre en œuvre un projet sans demi-mesures pour assurer la réalisation du plein potentiel de Cité de la logistique.

Recommandation n° 3 : S'assurer que les prolongements du boulevard de l'Assomption et de l'avenue de Souigny soient achevés d'ici à 2019-2020.

Recommandation n° 4 : Protéger l'accès au Port de Montréal dans la Stratégie centre-ville afin d'assurer le développement des activités portuaires et la sécurité du transport des marchandises.

Recommandation n° 5 : Faire pression sur le gouvernement du Québec pour confirmer le projet de zone industrialo-portuaire de Montréal dans le secteur de la Cité de la logistique, sans délai supplémentaire.

Recommandation n° 6 : Élaborer une stratégie pour assurer la fluidité des déplacements et du transport des marchandises pendant les travaux majeurs prévus au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Recommandation n° 7 : Privilégier des mesures d'atténuation durables qui n'imposent pas de restrictions supplémentaires aux entreprises du secteur du transport et de la logistique.