

Pour des pôles logistiques à la hauteur des ambitions de la région métropolitaine

Mémoire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

.....

Présenté à la Commission de l'aménagement du territoire dans le cadre des audiences publiques sur le projet de loi n° 85, Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal

Le 16 août 2017

Table des matières

- Préambule..... 3**
- Contexte..... 3**
- Introduction 4**
 - Une occasion à saisir 4
- 1. Des pôles logistiques nécessaires 5**
 - De nouveaux emplois pour la Rive-Sud de Montréal 5
 - Des revenus pour les municipalités 5
- 2. Les conditions essentielles pour maximiser les résultats..... 6**
 - Renforcer l’influence du Port de Montréal..... 6
 - Un développement intégral 6
 - Profiter de l’ouverture du fédéral 7
- 3. Être proactifs sur les enjeux de transport 7**
- Conclusion..... 8**
- Synthèse des recommandations..... 9**

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 décembre 2015, le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire déposait à l'Assemblée nationale le projet de loi 85 (PL85) visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique en bordure de l'autoroute 30, en Montérégie.

Le milieu des affaires avait accueilli favorablement cette initiative qui permettra à la métropole de soutenir la croissance et le développement des activités de logistique et transport de marchandises.

Très active dans les dossiers de logistique, la Chambre appuie depuis de nombreuses années les diverses mesures qui visent à renforcer ce secteur porteur pour la région métropolitaine. 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.

Plus récemment, la Chambre a appuyé la création de la Cité de la logistique dans l'est de Montréal puisqu'il s'agit d'un projet qui permettrait le développement d'une zone hautement stratégique pour l'économie montréalaise. À cet effet, elle a déposé un mémoire à l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve en janvier dernier.

Introduction

Depuis sa création en 1822, la Chambre a toujours fait du transport des marchandises et de la logistique l'une de ses priorités. Le milieu des affaires a d'ailleurs demandé, dès 1830, plus de cohérence au gouvernement du Bas-Canada dans la gestion des quais et des entrepôts le long du fleuve, ce qui a mené plus tard à la création de la Commission du Havre. À partir de 1857, la Chambre a entrepris de faire draguer le Saint-Laurent et de construire des installations portuaires capables de recevoir des bâtiments de fort tonnage. La Chambre a également fondé, en 1863, le Bureau du Maître du port et la Bourse des céréales. En 1887, 135 marchands fondent la Chambre de commerce du district de Montréal, qui multipliera les pressions afin d'améliorer le lien ferroviaire dans la région métropolitaine. La Chambre restera mobilisée et impliquée dans les activités du port jusqu'à la création du Conseil des ports nationaux, en 1936, puis de la Société du port de Montréal, en 1983, dont le conseil était formé de gens d'affaires de Montréal. Depuis 1999, le port de Montréal est géré par l'Administration portuaire de Montréal, et le conseil est toujours formé par des représentants de la communauté d'affaires de la région de Montréal.

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 l'implantation des pôles logistiques et d'un corridor de développement économique le long de l'autoroute 30 prévue dans le PL85.

Elle soutient également la création d'un guichet unique qui facilitera l'implantation des entreprises dans les zones visées par le projet du gouvernement. Il est essentiel que les démarches des entreprises soient facilitées étant donné l'étendue des outils d'information qui sont à leur disposition – financement, fiscalité, terrains vacants et programmes de décontamination, etc.

En investissant dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal, le gouvernement renforce le positionnement de la métropole dans l'industrie du transport et de la logistique. Le lancement, en février dernier, de la zone industrialo-portuaire de Montréal a lancé un message très positif aux investisseurs. Il est satisfaisant de constater que le gouvernement provincial place le commerce maritime au cœur de sa stratégie de développement économique.

Ce projet de loi est prometteur et, combiné au projet de Cité de la logistique dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, il permettrait à la région métropolitaine de compter sur plusieurs sites logistiques pour déployer ses activités. La ville de Savannah, en Géorgie, représente un modèle d'approche multisite duquel la région de Montréal aurait avantage à s'inspirer afin de maintenir et de bonifier sa place dans le transport des marchandises et la logistique.

Une occasion à saisir

Dès son élection en octobre 2015, 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 et entrera en vigueur le 21 septembre prochain. Des ententes ont aussi été conclues par le Canada avec l'Ukraine et la Corée du Sud au cours des derniers mois. De plus, des discussions pour la négociation de nouveaux accords, notamment avec la Chine, plus important acteur du commerce mondial, sont prévues.

L'implantation de multiples zones logistiques dans la région métropolitaine et la présence du Port de Montréal attireront de nouvelles entreprises et mèneront à la création de nombreux emplois bien rémunérés. Le corridor de l'autoroute 30, qui compte des terrains de très grande superficie encore vacants, représente un énorme potentiel. À l'échelle de la région métropolitaine, c'est toute la chaîne logistique et les secteurs qui l'utilisent qui en bénéficieront.

Les circonstances sont actuellement favorables pour positionner la région métropolitaine dans la chaîne logistique comme fenêtre vers l'Atlantique. Il est primordial de saisir cette occasion.

1. Des pôles logistiques nécessaires

La création de zones industrialo-portuaires et le développement de pôles logistiques à proximité de Montréal sont 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. L'entrée en vigueur prochaine de l'AECG entre l'Union européenne et le Canada laisse entrevoir une hausse de l'achalandage des activités portuaires, qui s'ajoutera à la tendance déjà observée depuis quelques années.

Les pôles logistiques visés par le PL85 renforceront le positionnement de Montréal et de son port et consolideront celui de la grande région métropolitaine comme porte d'entrée continentale des marchandises d'outre-mer. Il est important de donner au Grand Montréal tous les atouts nécessaires pour être une plaque tournante du transport et de la logistique et d'en assurer un fonctionnement efficace en poursuivant le développement de ses infrastructures intermodales.

D'autre part, la concentration des actifs dans un même secteur géographique est logique. 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.

De nouveaux emplois pour la Rive-Sud de Montréal

La hausse des activités qui découlera de l'établissement de deux pôles logistiques le long de l'autoroute 30 mènera à la création de nombreux emplois de qualité. 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 est à considérer que ces zones logistiques, reliant les activités portuaires de Contrecoeur et des Cèdres et situées à proximité du Port de Montréal, pourraient 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. Les outils et l'expertise en numérisation et en automatisation nécessaires à l'industrie légère sont déjà accessibles dans la région métropolitaine. Un virage vers ce domaine doit être entrepris afin de maintenir le dynamisme du secteur manufacturier et de stimuler l'économie de Montréal.

Des revenus pour les municipalités

L'implantation de pôles logistiques sera bénéfique pour les municipalités concernées. L'activité économique entre les deux pôles se développera, alors que de grands espaces, aujourd'hui vacants, seront dorénavant prisés par les entreprises. C'est tout un écosystème économique qui pourrait voir le jour, augmentant par le fait même la densification du territoire situé aux pourtours de l'autoroute 30.

Un secteur logistique fort attire des talents et des entreprises privées. À cet effet, le Groupe Jean-Coutu a récemment établi son centre de distribution de marchandises à Varennes, et le géant américain Costco a annoncé son intention de faire de même dans les prochaines années¹.

Les objectifs du PL85 consolideront le développement industriel des secteurs de Contrecoeur, Varennes et Verchères tout en tirant profit du parachèvement de l'autoroute 30 dans l'ouest de la Montérégie. Pour maximiser le potentiel des pôles logistiques et le développement de la zone industrialo-portuaire de

¹ André Dubuc, « Costco investira 100 millions à Varennes », *La Presse*, 20 juin 2017, [En ligne : <http://affaires.lapresse.ca/economie/commerce-de-detail/201706/20/01-5109181-costco-investira-100-millions-a-varenes.php>]

Montréal, il importe toutefois que la vision gouvernementale soit arrimée avec les besoins de l'industrie, notamment le Port de Montréal et la grappe métropolitaine de logistique et transport, CargoM.

Recommandation n° 1 : Mettre sur pied des pôles logistiques ambitieux qui répondent aux besoins et aux attentes de l'industrie.

2. Les conditions essentielles pour maximiser les résultats

Renforcer l'influence du Port de Montréal

Le Port de Montréal est à l'épicentre de l'industrie du transport et de la logistique de la région métropolitaine, et il joue un rôle de premier plan à l'échelle de la côte nord-est américaine. La Chambre est d'avis que le déploiement des pôles logistiques proposés dans le PL85 est nécessaire et viendra consolider une industrie déjà solidement ancrée dans son milieu. Il est toutefois essentiel que la stratégie reconnaisse le rôle central que joue le Port de Montréal dans l'écosystème du transport et de la logistique. Dans cette perspective, il importe que la stratégie de logistique réponde aux besoins du port et soit développée de concert avec l'Administration portuaire de Montréal. Par exemple, la création d'un pôle logistique à Contrecoeur doit se faire en appui à la construction du nouveau terminal portuaire déjà annoncé par le Port de Montréal et qui verra le jour au cours de la prochaine décennie.

Recommandation n° 2 : Déployer les stratégies de logistique en concertation avec le Port de Montréal.

Un développement intégral

Comme mentionné précédemment, la région métropolitaine de Montréal dispose d'un positionnement géographique concurrentiel indéniable. Les deux pôles logistiques, le corridor les reliant et la zone industrialo-portuaire de Montréal, jumelés à la Cité de la logistique souhaitée par la Ville de Montréal, ont 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 en minimisant les compromis.

Pour ce faire, le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire doit consentir les ressources nécessaires pour que le projet atteigne son plein potentiel. Le gouvernement doit également prévoir un cadre propice au développement de l'industrie, soit un zonage permissif pour le développement des infrastructures nécessaires ainsi qu'une réglementation adéquate. Il est également primordial que les entreprises aient accès à des processus administratifs simples par l'entremise du guichet unique. Pour que les entreprises installées dans les zones identifiées par le PL85 puissent croître, il est essentiel que le gouvernement résiste à toute pression visant à imposer des mesures réglementaires qui nuiraient aux activités de l'industrie.

La réussite du projet ainsi que son efficacité et son apport essentiel à l'économie de la région métropolitaine dépendent de la volonté de déployer tous les efforts nécessaires pour mener à bien cet ambitieux projet. Ainsi, comme le souligne le Port de Montréal, il ne suffit pas de s'assurer de la disponibilité des terrains, mais de créer des conditions facilitantes pour les entreprises qui voudront s'y implanter. C'est le rôle que doit être appelé à jouer le guichet unique, et une veille attentive doit être effectuée afin de limiter la spéculation sur les terrains du corridor de l'autoroute 30.

Recommandation no 3 : Développer intégralement le projet pour assurer la réalisation du plein potentiel du corridor de l'autoroute 30 et des deux pôles visés par le PL85.

Profiter de l'ouverture du gouvernement fédéral

Le 4 juillet dernier, le ministre fédéral des Transports, Marc Garneau, annonçait un fonds de 2,1 milliards de dollars pour renforcer l'infrastructure de commerce du Canada, notamment ses ports et ses voies navigables. Ottawa cherche ainsi à mettre en place des corridors de transport mieux développés et plus efficaces vers les marchés internationaux.

Il est essentiel que le Québec bénéficie de ces fonds fédéraux pour consolider son activité commerciale portuaire. Il est d'ailleurs important de souligner que le Port de Montréal bénéficiera fort probablement des sommes allouées par le gouvernement fédéral. La Chambre invite donc le gouvernement à arrimer sa vision stratégique aux intentions d'Ottawa. À cet effet, il est encourageant de constater que l'étude du PL85 arrive au même moment que cette ouverture du gouvernement du Canada à investir dans les corridors commerciaux.

Recommandation n° 4 : Tirer profit des sommes allouées dans le plan stratégique Transports 2030 du gouvernement du Canada pour maximiser le potentiel du corridor maritime Québec-Ontario.

3. Être proactifs sur les enjeux de transport

Le succès du projet de pôles logistiques et le développement d'un corridor commercial reposent sur la facilité d'accès à l'autoroute 30 et la fluidité des véhicules qui y circulent. Il importe donc de réunir ces deux conditions afin de maximiser les bénéfices instaurés par l'établissement de ces pôles. Il est raisonnable de penser qu'une hausse de l'activité économique le long de l'autoroute de l'Acier aura des répercussions sur la congestion routière et les déplacements des camions. Il importe donc qu'une planification bien intégrée soit faite en amont.

Tout le réseau autoroutier de la Rive-Sud de Montréal pourrait être appelé à voir son achalandage augmenter si le projet de Cité de la logistique de la Ville de Montréal était mis en œuvre en parallèle avec les objectifs du PL85. Il s'agit ici de tronçons clés à l'économie montréalaise qui seront particulièrement sollicités, soit l'autoroute 20 (menant à l'est du pays), l'autoroute 10 (qui fait le lien avec les États-Unis) et l'autoroute 25, qui, via la rue Notre-Dame et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, relie l'autoroute 20 au Port de Montréal.

Recommandation n° 5 : Évaluer sans attendre les effets de l'activité économique sur le réseau autoroutier de la Rive-Sud afin de planifier en amont des solutions pour assurer la fluidité des déplacements des camions.

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 achevée². Si des travaux devaient restreindre l'accès au pont-tunnel, ceux-ci pourraient entraver l'interactivité entre les pôles logistiques, l'autoroute 30 et le Port de Montréal. Il est ainsi important de prévoir dès maintenant des mesures pour assurer la fluidité du transport des marchandises par le tronçon autoroute 25-autoroute 20 pendant cette période.

Ces travaux auront également une incidence certaine sur l'achalandage sur les ponts Champlain et Jacques-Cartier pendant cette période. Des rencontres avec les groupes concernés du milieu économique, notamment la grappe métropolitaine CargoM et le Port de Montréal, devraient ainsi être prévues par le gouvernement du Québec.

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

² 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>].

Il est répété depuis plusieurs années que 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 des 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 2016, lors du dévoilement du Plan triennal d'immobilisations de Montréal, le maire de Montréal a déjà annoncé qu'une enveloppe de 19,9 millions de dollars avait été réservée pour ce projet. Devant l'importance et l'urgence de ce projet, le gouvernement du Québec doit collaborer avec la Ville de Montréal afin de concrétiser ce dernier le plus rapidement possible.

Recommandation n° 7 : S'assurer que les prolongements du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny soient achevés d'ici à 2019-2020.

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 tous les ordres de gouvernement s'entendent sur cette question.

La stratégie maritime lancée par le gouvernement du Québec en 2015 promettait des investissements importants afin de faire de Montréal une plaque tournante nord-américaine du transport de marchandises. 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 du PL85 indiquera clairement aux investisseurs et aux entreprises que la métropole soutient l'industrie du transport et de la logistique et qu'elle n'hésite pas à innover afin de se démarquer.

Il permettra également de renforcer l'actif majeur qu'est le port pour la région métropolitaine. L'ensemble de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec est porteur pour le développement économique du Québec et de sa métropole, et permettra la création et le maintien de plus de 7 000 emplois, selon une étude d'impact de l'Institut de la statistique du Québec. Il est primordial de valoriser et de développer le plein potentiel de notre voie maritime et des acteurs du secteur du transport et de la logistique. En ce sens, doter la région métropolitaine de Montréal de pôles logistiques multisites répond aux demandes exprimées par la communauté d'affaires métropolitaine.

Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Mettre sur pied des pôles logistiques ambitieux qui répondent aux besoins et aux attentes de l'industrie.

Recommandation n° 2 : Déployer les stratégies de logistique en concertation avec le Port de Montréal.

Recommandation n° 3 : Développer intégralement le projet pour assurer la réalisation du plein potentiel du corridor de l'autoroute 30 et des deux pôles visés par le PL85.

Recommandation n° 4 : Tirer profit des sommes allouées dans le plan stratégique Transports 2030 du gouvernement du Canada pour maximiser le potentiel du corridor maritime Québec-Ontario

Recommandation n° 5 : Évaluer sans attendre les effets de l'activité économique sur le réseau autoroutier de la Rive-Sud afin de planifier en amont des solutions pour assurer la fluidité des déplacements des camions.

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

Recommandation n° 7 : S'assurer que les prolongements du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny soient achevés d'ici à 2019-2020.