

Commission parlementaire de l'aménagement du territoire
ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

*Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n^o 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*

Mémoire soumis par :

L'Administration portuaire de Montréal

Le mardi 15 août 2017
(Salle Louis-Joseph-Papineau)
Hôtel du Parlement



TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	3
2. Présentation du Port de Montréal	3
3. Montréal : chaîne logistique de calibre mondial.....	4
4. Consolider les assises logistiques sur l'île de Montréal.....	4
5. Contrecœur : un contexte idéal pour l'implantation d'un pôle logistique.....	5
6. Mise en place d'un climat d'affaires facilitant et compétitif	6
7. Conclusion.....	8

1. Introduction

Le gouvernement du Québec a présenté le projet de loi n° 85 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. L'Administration portuaire de Montréal (l'APM ou le Port de Montréal) se sent hautement interpellé par le projet de loi n° 85, car ce dernier propose un cadre pour la mise en place d'un ensemble de mécanismes et de dispositions qui invariablement aura un effet accélérateur sur la croissance du port. Le succès des pôles logistiques a une incidence directe sur le développement présent et futur du port ainsi que sur l'économie du Québec.

L'Autoroute 30 (A-30) est un vecteur de croissance pour la région, mais surtout sera appelé à jouer un rôle structurant pour l'industrie de la logistique dans le Grand Montréal en attirant des firmes de distribution et de logistique le long de cet axe tout en reliant Montréal aux grands marchés que sont l'Ontario et le Midwest américain. L'Autoroute 30 représente donc une opportunité historique de structurer l'industrie de la logistique tout en contribuant à décongestionner l'île de Montréal.

L'APM est depuis très longtemps préoccupée par l'érosion du tissu industriel autour de ses installations de Montréal et est conséquemment activement impliquée dans le développement de deux zones industrialo-portuaires, soit celle de Contrecoeur/Varennnes et celle de Montréal. Enfin, l'APM est active depuis de nombreuses années dans le développement de pôles de logistique et se fait le promoteur avec différents partenaires du concept de pôle logistique portuaire ou de regroupement industriel comme CargoM.

Il importe tout de même de souligner que notre expertise repose sur notre connaissance du fonctionnement des chaînes logistiques et des éléments d'analyse qui composent la matrice de sélection de site des acteurs de ce secteur. L'APM ne prétend aucunement posséder une expertise significative en aménagement du territoire ou d'urbanisme. C'est avec cette réserve que nous émettrons nos commentaires relativement au projet de loi n° 85 (PL85).

2. Présentation du Port de Montréal

Le Port de Montréal est le premier port en importance dans l'Est du Canada et le seul port à conteneurs au Québec et en Ontario et le cinquième en importance sur la côte Est nord-américaine. Il offre une connexion avec 140 pays et un accès privilégié sur le marché européen avec trois services sur l'Europe du Nord ainsi que la route directe la plus courte à partir de l'Europe et de la Méditerranée vers l'Amérique du Nord. Chaque année, des marchandises d'une valeur de 41 G\$ y transitent. Les activités du Port de Montréal génèrent plus de 16 000 emplois directs et indirects, et une valeur ajoutée de 2,1 G\$ à l'économie canadienne. Un emploi est créé pour 130 conteneurs manipulés au port de Montréal.

Le Port de Montréal possède un modèle unique au Canada où il opère un réseau de chemin de fer indépendant avec 100 km de voies ferrées et quatre locomotives, assurant ainsi une fluidité accrue des marchandises vers les marchés intérieurs (à l'origine de l'appellation du

« modèle Montréal ») à l'aide d'une connexion directe à deux réseaux ferroviaires nord-américains de classe 1 (CN et CP) qui assurent des départs quotidiens vers Toronto, Chicago et Détroit. Ce réseau intermodal exceptionnel lui donne accès à un bassin de 40 millions de consommateurs en une journée de camion, et un bassin additionnel de 70 millions de consommateurs en moins de deux jours de train.

Un record de 35,4 millions de tonnes de cargaisons très diversifiées ont transité par le port de Montréal en 2016. Ce volume représente une augmentation de 10,4% par rapport à l'année précédente. Enfin, les cinq plus grandes lignes maritimes internationales desservent le Port de Montréal : Maersk Line, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd et OOCL, et trois d'entre-elles ont élu domicile à Montréal.

Le Port de Montréal est au cœur de la chaîne logistique de Montréal.

3. Montréal : chaîne logistique de calibre mondial

La région métropolitaine regroupe plus de 50 % de la population du Québec et la chaîne logistique montréalaise a des accès intermodaux à un marché de plus de 100 millions de consommateurs en moins de 48 heures. La présence de deux grands transporteurs ferroviaires, d'environ six mille (6 000) entreprises de logistique et de transports routiers, des trois aéroports ainsi qu'un vaste réseau autoroutier, est un des facteurs indéniables au succès de l'établissement de pôles logistiques.

Montréal possède des atouts indéniables en matière d'infrastructure logistique régionale. Mais l'infrastructure à elle seule ne garantira pas le succès d'une stratégie de pôle, qui doit englober également la dimension d'un climat d'affaires facilitant si elle souhaite attirer des firmes d'ordre internationales.

Il importe de souligner qu'une concurrence intense existe entre les pôles logistiques et les ports desservant la côte Est nord-américaine. Le pôle montréalais doit se différencier, s'il souhaite accueillir des firmes de calibre mondial puisque les entreprises dans le domaine de la logistique sont actuellement fortement sollicitées par ces autres ports à conteneurs. Cette compétition fait en sorte que l'accès aux terrains, les conditions d'utilisation de ces terrains, les coûts et les délais d'implantation deviennent tous des éléments déterminants dans la décision de l'investisseur de choisir le Québec ou un autre endroit comme site d'implantation. Bref, les pôles logistiques qui connaissent le plus de succès sont ceux qui ont su mettre en place un climat d'affaires convivial, rendant l'investissement fluide et expéditif. C'est le cas notamment des villes portuaires que sont Savannah, Anvers ou Rotterdam qui ont, certes, une infrastructure enviable, mais qui ont surtout su mettre en valeur la relation entre le port et son industrie logistique dans l'aménagement de son territoire via un climat d'affaire ultra-convivial.

C'est donc dire que la clé d'un pôle se trouve dans l'optimisation d'un effet de co-localisation des activités logistiques dans un pôle jouissant de la proximité d'un port. Cette co-localisation permet de réduire les mouvements de camions intra-régionaux, ce qui réduit autant les coûts que les émissions de gaz à effet de serre. La co-localisation permet

également une optimisation des infrastructures de transports ainsi qu'une meilleure gestion de celles-ci. La proximité du port au pôle est une *valeur ajoutée* en soi.

Le pôle logistique montréalais doit se différencier, s'il souhaite accueillir des firmes de calibre mondial puisque les entreprises dans le domaine de la logistique sont actuellement fortement sollicitées par d'autres ports à conteneurs desservant la côte Est nord-américaine.

4. Consolider les assises logistiques sur l'île de Montréal

Même si Montréal possède déjà de solides assises logistiques, l'île de Montréal ne doit pas pour autant être exclue du cadre du projet de loi n° 85. Bien qu'il n'y ait pas d'enjeu de zonage agricole en lien avec le développement d'activités de logistique à Montréal, des enjeux liés au zonage des terrains, à la contamination, à la disponibilité des terrains et à la spéculation représentent des défis de taille. L'île de Montréal constitue déjà en soi un pôle logistique avec de nombreuses entreprises de logistiques concentrées à proximité du Port de Montréal, de l'Aéroport de Montréal et des deux grandes cours intermodales de CN et CP.

Il existe encore un potentiel de développement des activités de logistique qui pourrait être exploité, particulièrement dans les secteurs à proximité du Port de Montréal. La transformation du tissu industriel de Montréal redonne accès à des terrains à proximité du port qui ont été historiquement utilisés par de grandes entreprises industrielles. Nous pensons que la même logique que celle définie pour l'aménagement de pôles logistiques dans le projet de loi n° 85 pourrait s'appliquer à Montréal, mais dans un horizon à plus court terme. Les créneaux qui pourraient y être exploités seront différents de ceux de Contrecoeur par exemple, compte tenu de la taille des terrains disponibles et des enjeux afférents, mais le potentiel de développement pour les entreprises de logistique est certainement présent.

Les terrains situés dans la Zone industrialo-portuaire de Montréal représentent de belles opportunités de développement économique et ils devraient bénéficier également de l'application du principe d'un guichet unique avec des conditions et d'incitatifs favorisant l'implantation des entreprises de logistique. Ceci serait également une façon efficace d'assurer une haute performance à la chaîne logistique en favorisant une co-localisation à proximité du port, ce qui réduirait l'empreinte de carbone et assurerait une meilleure fluidité de la circulation.

L'île de Montréal possède des atouts logistiques indéniables dont le potentiel immobilier n'est pas entièrement exploité et devrait être inclus sous le projet de loi 85.

5. Contrecœur : un contexte idéal pour l'implantation d'un pôle logistique

L'APM possède près de 400 hectares à Contrecœur pour son développement. C'est la plus grande réserve foncière portuaire présentement disponible de toute la côte Est de l'Amérique du Nord. À la suite de nombreuses études et analyses, l'APM a amorcé la consolidation d'un site à Contrecœur intégrant des caractéristiques qui répondent aux installations du 21^e siècle. Suite à une évaluation des capacités requises dans le futur, nous avons entrepris la réalisation d'un nouveau terminal à conteneurs de plus d'un million de conteneurs sur le site. Nous avons déjà investi 30 millions de dollars dans ce projet depuis les années 1980. L'APM a déjà déposé une demande d'autorisation à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et déposera ce mois-ci (août 2017) une étude d'impact du projet.

La construction du nouveau terminal à Contrecœur s'étalera sur une période de quatre ans au début de la prochaine décennie et représente un investissement de plus de 650 millions de dollars. Les retombées économiques liées à la période de construction sont estimées à plus de 5 000 personnes-année en termes d'emplois, dont 80 % seront situés au Québec et à près de 100 millions de dollars en recettes fiscales pour les administrations publiques. Il est estimé que l'exploitation du terminal générera plus de 1 000 emplois pour chaque année d'exploitation et des recettes fiscales de près de 28 millions \$ qui seront remises annuellement aux administrations publiques. Ces montants ne tiennent pas compte des emplois et retombées indirects, soient par exemple les retombées reliées aux activités de camionnage, de services ferroviaires, de services logistiques et d'entreposage et de toute autre activité à valeur ajoutée régionale connexe aux activités conteneurisées.

Nous sommes d'avis que dans un contexte d'implantation d'un terminal à conteneur à Contrecœur, la création d'un pôle logistique à proximité d'installations portuaires de classe mondiale sera susceptible de créer des milliers d'emplois supplémentaires autant pour les activités portuaires que pour l'activité du pôle en tant que tel. De plus, l'implantation d'un pôle créera aussi des opportunités de commerce extérieur pour les industries et commerces appelés à s'en servir.

L'interaction étroite du pôle logistique et d'activités portuaires s'est avéré un modèle efficace de développement économique dans des régions comme Savannah, Rotterdam et Anvers. Le Québec doit s'inspirer de cette recette gagnante pour le développement économique d'un pôle logistique à proximité d'un port océanique international.

Ainsi, le développement d'un terminal à conteneur adossé à un pôle logistique sera générateur d'emplois et de retombées économiques durant la phase de construction et lors de sa mise en service. Cela permettra de créer un environnement compétitif pour les importateurs et les exportateurs québécois. L'implantation d'entreprises de services logistiques permettra de réduire de façon significative l'empreinte de carbone de la chaîne logistique en permettant une réduction des parcours des camions, d'ancrer des emplois et de fidéliser le routage des marchandises via la chaîne logistique de Montréal.

Le terminal à conteneurs prévu à Contrecoeur rehaussera significativement la valeur d'un pôle logistique à proximité, et inversement. Ce pôle bénéficiera aux importateurs et exportateurs québécois pour mieux tirer profit d'un contexte économique favorable, incluant l'AECG (Accord économique et commercial global).

6. Mise en place d'un climat d'affaires facilitant et compétitif

Tel que mentionné ci-haut, plusieurs conditions doivent être réunies pour garantir le succès d'un pôle logistique. Au cœur se trouve évidemment l'infrastructure, mais d'autres facteurs doivent compléter celle-ci. À notre avis, le succès d'un pôle logistique repose sur les facteurs déterminants suivants :

- **Accès à un marché** de grande taille composé de consommateurs et d'entreprises manufacturières pour générer des économies d'échelle.
- Proximité à des réseaux d'**infrastructures** de transport routier, ferroviaire, aéroportuaire et portuaire performants, notamment à proximité d'une grande agglomération urbaine afin de réduire les délais de livraison.
- **Empreinte immobilière** : le pôle doit être en mesure de disposer de suffisamment d'espace permettant de regrouper les prestataires de services logistiques et les entreprises manufacturières afin de faciliter le processus de commerce international à travers une grappe de synergies industrielles productives.
- Un **climat d'investissement** favorable, c'est-à-dire un mécanisme d'encadrement des investisseurs potentiels ainsi qu'un ensemble d'incitatifs concrets pour attirer des investissements de manière expéditive.

Montréal et Contrecoeur disposent d'un vaste potentiel de marchés d'importation et d'exportation ainsi que d'une intermodalité permettant de justifier le développement d'activités logistiques au sein de zones industrialo-portuaires ou de pôles.

Toutefois, la première tâche consiste à assurer la disponibilité de l'espace nécessaire pour le développement et le regroupement des entreprises de ce secteur. De plus, il faut être conscient que pour les investisseurs dans le domaine de la logistique, la décision d'investir dans la région métropolitaine est souvent mise en concurrence avec d'autres régions de la côte Est nord-américaine ou du sud de l'Ontario. Il ne faut donc pas seulement s'assurer de la disponibilité des terrains, mais d'une disponibilité de conditions facilitantes pour les entreprises qui voudront s'y implanter.

Quant au climat d'affaires nécessaire au succès d'un pôle, nous pensons qu'il est impératif de mettre en place un **guichet unique** pour traiter les demandes d'occupants potentiels avant l'élaboration et la mise en place d'une stratégie d'attraction des investisseurs. Ce guichet unique doit avoir le mandat de répondre aux demandes des entreprises susceptibles de s'implanter dans ce site et de permettre, en fait, d'accélérer le traitement des demandes. Selon nous, le guichet unique devrait être une société composée de

partenaires publics et privés avec un capital suffisant pour remplir son mandat. Le gouvernement doit, par ailleurs, dans les mécanismes de la loi, s'assurer que la simple détermination des terrains à devenir un pôle logistique n'entraîne pas de la spéculation immobilière. De plus le guichet unique aura le rôle de « gardien » à l'égard de l'usage des terrains par ses nouveaux occupants. En effet, il serait contreproductif d'autoriser des développements industriels qui ont peu ou pas d'interaction avec un port québécois.

Nous croyons qu'un organisme compétent de coordination de l'allocation immobilière est critique et devrait être mis en place rapidement. Nous pensons que le guichet unique doit avoir le mandat de donner un suivi rapide auprès des investisseurs potentiels et de leur permettre de pouvoir planifier une implantation rapide sur le site visé. Ceci est certainement une des clés du succès du modèle de Savannah.

Parallèlement à la mise en place d'un guichet unique, une négociation préalable devrait avoir lieu avec les autorités locales et les Premières Nations afin de bien définir les règles de zonage et les aménagements qui seront requis pour les investisseurs qui viendront s'établir dans les zones désignées et aussi afin de pré-qualifier les terrains en vue d'une utilisation pour des activités de logistique.

Enfin, afin que le projet de loi n° 85 ait son plein impact, il devrait mettre de l'avant un ensemble d'**incitatifs concrets**, qui justifient clairement les avantages pour un investisseur étranger de s'y établir (versus ailleurs dans la région métropolitaine). Ces incitatifs deviennent alors un élément différenciateur qui consolidera la compétitivité et le positionnement du Grand Montréal contre ses rivaux nord-américains.

Quant au climat d'affaires nécessaire au succès d'un pôle, nous pensons qu'il est impératif de mettre en place un guichet unique pour traiter les demandes d'occupants potentiels avant l'élaboration et la mise en place d'une stratégie d'attraction des investisseurs. Ceci doit être accompagné d'un ensemble d'incitatifs concrets démontrant clairement les avantages distinctifs reliés à un emplacement au sein du pôle.

7. Conclusion

L'APM estime que le projet de loi n° 85 arrive à un moment charnière non seulement pour le développement de son projet de terminal à conteneurs à Contrecœur, mais aussi pour celui de ses activités portuaires sur l'île de Montréal.

Le marché confirme déjà l'énorme potentiel logistique de l'axe A-30, avec à titre d'exemples, l'implantation récente des groupes Jean-Coutu, Costco et Ikea à ses abords. Ceci s'ajoute à un climat économique favorable pour l'industrie manufacturière québécoise : l'AECG dont un pôle logistique maritime saura soutenir le commerce.

Tous ces facteurs favorables combinés au principe de co-localisation qui réduira les coûts et l'empreinte de carbone de la chaîne logistique, résultent en une formule gagnante pour supporter nos échanges commerciaux et pour optimiser le flux des marchandises.

Les points suivants résument la position de l'APM :

1. **Environnement concurrentiel** : Montréal est dans une course contre d'autres pôles nord-américains pour attirer des investisseurs de calibre mondial. Montréal possède déjà une infrastructure logistique enviable, mais pour réussir elle doit implanter un cadre d'investissements clair, concret et convivial.
2. **Relation entre le port et le pôle** :
 - Le principe de co-localisation représente un principe d'aménagement du territoire durable ainsi qu'une réduction des coûts et de l'empreinte de carbone du transport à l'échelle régionale.
 - L'île de Montréal possède des atouts logistiques indéniables dont le potentiel immobilier n'est pas entièrement exploité et devrait être intégré sous le projet de loi n° 85.
 - Le nouveau terminal à conteneurs prévu à Contrecœur représente un contexte idéal pour l'implantation d'un pôle, qui augmente leur valeur mutuelle.
3. **Climat d'affaires comme différenciateur**
 - Le pôle doit bénéficier d'un guichet unique, soit d'un organisme de coordination qui verra à l'allocation optimale des ressources immobilières.
 - Le cadre d'investissements doit être défini avant même d'approcher des investisseurs potentiels à travers un ensemble d'incitatifs concrets.

Un pôle logistique favorise le développement portuaire et le développement portuaire favorise les pôles logistiques. L'interrelation est claire.

Il est important pour le Port de Montréal que le Québec développe une vision structurante claire sur les mécanismes de mises en place des pôles logistiques. Nous sommes d'avis que le projet de loi n° 85, en tenant compte des points que nous proposons, pourra définir et assurer la mise en œuvre d'une telle vision.