Positionnement économique
pour le secteur de L'Assomption Sud/A-25

Renforcer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises et de la logistique par la consolidation et le développement de la zone industrialo-portuaire de l'est de Montréal

Service du développement économique

Montréal

Août 2016

Propos liminaires

La situation stratégique de Montréal

Le secteur du transport des marchandises et de la logistique est en croissance partout dans le monde. Pour la RMR de Montréal, cette industrie représente au total 122 000 emplois et un PIB de près de 8 G$ en 2011, dont 6 G$ (soit 76%) sur le territoire de l'agglomération de Montréal qui regroupe également 71% des emplois de ce secteur, dans la région métropolitaine.

Il s'agit d'un secteur d'activité devenu stratégique avec la mondialisation des processus productifs. L'industrie compte de grands acteurs qui opèrent à l'échelle mondiale et qui intègrent en tout, ou en partie, les chaînes de valeur de ces processus productifs entre les points d'origine des marchandises et leurs destinations.

Avec son patrimoine infrastructurel performant et sa complète intermodalité (port océanique intérieur, réseau routier et ferroviaire, plateformes intermodales, aéroport), Montréal, et en particulier le port de Montréal, constitue une plaque tournante majeure du commerce international et une porte d'entrée de première importance vers le cœur du continent.

Un contexte favorable à la consolidation et au développement des activités de transport et de logistique dans l'Est de Montréal

Avec la ratification et l'entrée en vigueur éventuelles de l'Accord économique global avec l'Union européenne (AECG) et du Partenariat Trans-Pacifique, Montréal doit miser sur cet avantage concurrentiel qu'elle possède pour consolider et développer son secteur des transports et de la logistique. Les grands acteurs institutionnels et privés que sont le Port de Montréal, les opérateurs maritimes, transporteurs et logisticiens établissement leurs plans d'affaires dans cette optique.

Entre autres, le Port de Montréal est à réaménager le terminal Viau (ancien lieu de la *Canadian Vickers*) pour accroître sa capacité de traitement de 600 000 conteneurs EVP par année, portant ainsi sa capacité totale maximale à 2,1 millions de conteneurs EVP par année. Le raccordement éventuel, par viaduc, de ce terminal au futur lien Souligny en cours de planification par le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET) améliorera considérablement la fluidité du trafic de camions (5 000 par jour) généré par les activités portuaires, tout en réduisant le camionnage sur le réseau local.

Outre l'aménagement du lien Souligny/Notre-Dame Est par le MTMDET (prévu pour 2020) dont le tracé final est en cours de définition, la Ville de Montréal étudie la possibilité de prolonger le boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame Est. S'il est réalisé, ce projet permettra de désenclaver la partie nord du secteur de l'Assomption, lequel fait l'objet d'une démarche de planification conjointe entre le Service de la mise en valeur du territoire, l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve et le Service des infrastructures, de la voirie et des transports.

Ces nouvelles infrastructures, combinées avec les réaménagements de la rue de Boucherville (réalisés par la Ville) à l'entrée du port et le réaménagement en cours des entrées et sorties de l'A-25 dans le même secteur font en sorte de créer un nouvel attrait pour les entreprises de logistiques dont les opérations se font en liens étroits avec le Port de Montréal.

C’est dans ce contexte favorable à la revitalisation des terrains industriels vacants que la Ville de Montréal propose la création d’un parc industriel voué à la logistique à valeur ajoutée dans le secteur délimité au nord par les rues Hochelaga et Souligny, au sud par la rue Notre-Dame Est et les installations portuaires, à l’ouest, par la gare de triage de Longue-Pointe (CN) et à l’est, par l’autoroute 25.

Il importe de souligner que cette démarche s’inscrit en premier lieu dans le cadre des travaux de planification et des analyses en cours pour le secteur de planification stratégique de l’Assomption piloté par le Service de la mise en valeur du territoire de la Ville, en collaboration avec plusieurs services municipaux et avec l’arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve.

Elle s’inscrit également dans le cadre des orientations définies au Schéma d’aménagement et de développement de l’Agglomération de Montréal, de même que celles du Plan d’action économique 2015-2017 de la Ville qui préconisent notamment l’établissement d’une zone logistique à valeur ajoutée dans ce secteur et dans l’est de Montréal.

Ces démarches de planification s’arrimeront aussi avec la mise en œuvre de la Stratégie maritime du Gouvernement du Québec, notamment par la constitution de pôles logistiques et par la requalification et le développement des zones industrialo-portuaires du Québec, en particulier celle de Montréal.

L’étude de positionnement économique commandée par la Ville de Montréal et la grappe CargoM au consultant CAI Global à l’automne de 2015 vise à vérifier la faisabilité de créer un parc d’entreprises voué à la logistique à valeur ajoutée dans le secteur identifié. Elle s’inscrit, parmi d’autres études et analyses, à l’intérieur d’une démarche de planification économique et urbaine d’ensemble pour ce secteur.

Le texte qui suit (points I et II) reprend intégralement le résumé de l'étude du consultant CAI Global, déposé à la Ville le 15 décembre 2015. L'étude confirme le potentiel du secteur quant au développement de nouvelles activités logistiques à valeur ajoutée en lien avec les activités portuaires.

I. Objectif de l'étude

Le Groupe CAI Global a été chargé de procéder à l'analyse du secteur de l'Assomption Sud et de produire une étude ayant pour principal objectif d'explorer la possibilité de créer un parc voué à la logistique

- à valeur ajoutée
- en interaction avec le Port de Montréal

De plus, l'étude vise à confirmer et développer la vocation qu'un tel parc logistique pourrait avoir, et ce, dans l'Est de Montréal, au niveau du secteur de l'Assomption Sud, au sud de la rue Hochelaga, entre la gare de triage ferroviaire Longue-Pointe (CN) et l'Autoroute 25.

Dans son analyse, CAI Global a dû composer avec les différentes caractéristiques que propose le secteur de l'Assomption Sud, mais aussi avec les besoins des différents intervenants en lien avec le projet, de sorte à proposer un positionnement économique optimal qui intègre la réalité industrielle du secteur ainsi que les enjeux qui sont y rattachés, tout en considérant les principales parties prenantes concernées.

II. Résumé

Dans le cadre de ce mandat, CAI a combiné différents types de données de sorte à arriver à sélectionner le type d'industrie qui maximiserait le plus la valeur économique des terrains du secteur de l'Assomption Sud.

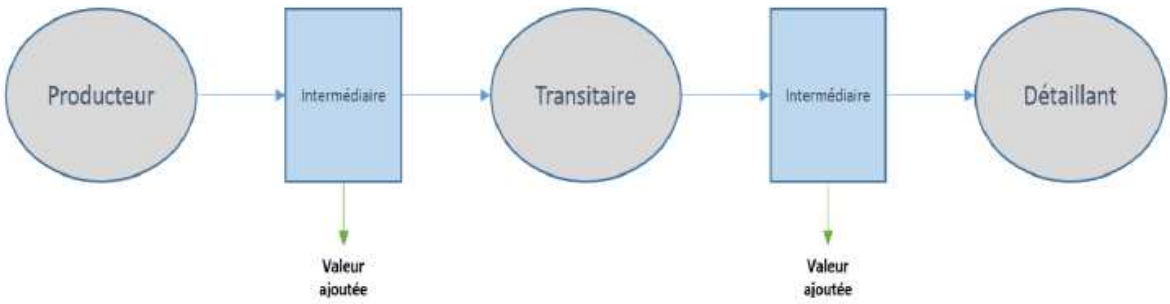
La recherche s'est d'abord concentrée sur l'analyse du profil démographique et socioéconomique de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (arrondissement où se trouve le site visé) de sorte à proposer une réponse capable d'offrir la meilleure solution pour la population locale. Cette analyse a permis de retenir les observations suivantes concernant l'arrondissement:

- une faible scolarisation des individus (par rapport à la Ville de Montréal)
- une importance du poids de l'industrie de la fabrication alimentaire
- un faible revenu moyen des individus (par rapport à la Ville de Montréal)

Les caractéristiques propres au secteur de l'Assomption Sud et les plus pertinentes pour cette analyse sont les suivantes :

- proximité du Port de Montréal
- proximité d'une zone résidentielle
- intermodalité complète (combinaison du transport maritime, ferroviaire et routier)

Ces observations et caractéristiques ont permis d'arriver au constat qu'afin de maximiser la valeur des terrains à exploiter, il serait préférable de retenir des industries *intermédiaires* (en bleu), se situant entre les acteurs clés de la chaîne logistique – producteurs, transitaires et détaillants.



L'objectif du mandat étant de faire des recommandations quant à l'implantation d'activités logistiques à « valeur ajoutée », CAI a jugé ces entreprises *intermédiaires* comme étant les plus adéquates à préconiser.

Ce choix est notamment conditionné par le fait qu'elles satisfassent l'ensemble des caractéristiques nécessaires pour avoir un avantage compétitif, soit :

- une interaction avec Le Port de Montréal
- basée sur une main-d'œuvre abondante
- à forte valeur ajoutée

- favorisant le transport maritime et ferroviaire
- engendrant d'importantes externalités structurantes
- à faible réticence sociale

De ce fait, l'implantation d'entreprises intermédiaires aura pour buts de :

- baisser le temps de transit des marchandises
- réduire les coûts logistiques totaux
- accroître la valeur des échanges

La combinaison de l'ensemble de ces données a permis à l'équipe de CAI Global de retenir six industries *intermédiaires* susceptibles d'optimiser les terrains du secteur identifié :

- l'assemblage des marchandises
- l'entreposage
- un centre de distribution
- la gestion spécialisée des marchandises
- la manutention
- le conditionnement des marchandises

À travers son expérience dans le domaine du développement économique, CAI Global a finalement retenu l'industrie de *la gestion spécialisée des marchandises* comme étant celle qui optimiserait le plus le projet de parc d'entreprises logistiques en lien avec les activités portuaires. Celles-ci sont susceptibles de générer le plus de retombées économiques structurantes (création d'un écosystème d'entreprises), attirant ainsi au sein du secteur, des entreprises logistiques connexes ou des entreprises manufacturières légères ayant largement recours à la logistique.

En conclusion

La revitalisation du secteur Assomption Sud/A-25, où plusieurs terrains ont été laissés en friches par la fermeture des entreprises industrielles lourdes depuis quatre décennies, constitue une priorité pour la Ville de Montréal. Ainsi, le secteur Assomption et la zone industrialo-portuaire limitrophe sont identifiés comme « secteur de planification stratégique » au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

La localisation optimale de ces terrains industriels à proximité immédiate du port de Montréal et la présence d'infrastructures de transport multimodales (intermodalité complète route, rail, port) font de ce secteur un lieu très recherché pour les acteurs de l'industrie des transports et de la logistique.

Dans cette perspective, une grande opportunité se présente pour la création d'un parc d'entreprises voué à la logistique à valeur ajoutée dans ce secteur. La planification et la mise en œuvre de ce projet contribueront au renforcement de la compétitivité de l'industrie, et en particulier la compétitivité du port de Montréal, plaque tournante du commerce international dans le nord-est du continent. La création de ce parc d'entreprises sera également un générateur d'emplois, en particulier pour la main-d'œuvre locale.

Enfin, la mise en œuvre de ce projet s'arrime avec la Stratégie maritime du Gouvernement du Québec, dont un des volets est à la création de pôles logistiques et la requalification des zones industrialo-portuaires visant à attirer des entreprises logistiques et industrielles dont les activités sont en lien avec le port de Montréal.