



[Document Questions et Réponses]

QUESTIONS	RÉPONSES
1. Pourquoi développer une Cité de la logistique dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve ?	<p>Le secteur prioritaire visé, situé au sud du boulevard de l'Assomption, entre l'avenue Souigny et le Port de Montréal; l'autoroute 25 et les résidences du quartier Hochelaga-Maisonneuve, est un territoire ayant déjà une vocation industrielle et commerciale depuis de nombreuses années, voire des décennies, en raison de sa proximité avec le Port de Montréal. Avec l'ouverture de la voie maritime vers les Grands Lacs et la transformation des activités commerciales dans le monde, plusieurs industries lourdes qui étaient déjà présentes dans le secteur n'étaient plus adaptées à ce nouveau contexte, ce qui a amené leur fermeture et la perte de nombreux emplois. Il devenait donc essentiel de redonner une nouvelle vocation à ce secteur afin de relancer le développement économique de l'est de Montréal et de Montréal et de créer des emplois. C'est dans ce contexte économique que le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont fait connaître leur intention d'établir une Cité de la logistique à valeur ajoutée.</p> <p>La localisation de ce secteur près des principales voies de circulation, du réseau ferroviaire et du Port de Montréal, en fait un lieu tout désigné pour y favoriser le développement d'entreprises en logistique. Une récente étude de positionnement (2016-CAI Global) insistait d'ailleurs sur l'importance d'y favoriser l'implantation d'entreprises de logistique à valeur ajoutée considérant la petite superficie du secteur, sa proximité au milieu fortement urbanisé et la nécessité de rechercher des entreprises ayant un taux important de création d'emplois.</p>
2. Est-ce que le développement d'une Cité de la logistique à valeur ajoutée signifie que le Port de Montréal s'agrandit en dehors de son territoire actuel ?	<p>Le développement d'une Cité de la logistique à valeur ajoutée vise à attirer de nouvelles entreprises dont les activités peuvent être avantagées en étant localisées près du Port de Montréal. Il ne faut pas confondre les activités de ces entreprises avec celles du Port de Montréal. Les activités des entreprises en logistique à valeur ajoutée se distinguent de celles du Port par le fait que le Port fait essentiellement du transbordement. Le Port a par ailleurs annoncé que le développement de ses activités se fera par le réaménagement du quai Viau, sans agrandissement de son espace actuel. Il faut donc distinguer l'avantage stratégique que représente le fait, pour le Port et les entreprises en logistique, d'être situés à proximité, et la nature de leurs activités respectives qui seront différentes sur leurs territoires respectifs. Selon les informations fournies par le Port, les prochaines phases d'expansion de ses installations sont prévues à Contrecoeur, sur la rive sud du fleuve St-Laurent.</p>

3. Qu'est-ce qu'on entend par entreprise en logistique à valeur ajoutée?

La logistique regroupe différentes activités reliées à la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité possible. La logistique vise à coordonner tous les processus organisationnels, administratifs et de gestion afin d'assurer qu'un produit ou un service sera livré ou mis à disposition pour le bon destinataire, dans les meilleurs délais, en bonne quantité et avec un coût compétitif. Par exemple, les différentes activités de logistique peuvent correspondre à :

- Gérer les inventaires;
- Préparer des commandes;
- Gérer les retours de marchandises;
- Faire transiter les marchandises d'un mode de transport à un autre;
- Collecter les taxes de douanes;
- Regrouper dans un même conteneur des marchandises qui se rendent à la même destination;
- Assembler un produit qui arrive en pièces détachées;
- Emballer des marchandises pour éviter qu'elles ne s'abiment durant le transport;
- Etc.

On dit que des entreprises en logistique donnent de la valeur ajoutée aux marchandises lorsqu'elles « traitent » les marchandises, et ce, de différentes façons. Une entreprise de logistique à valeur ajoutée est un intermédiaire entre un producteur et une entreprise qui fera transiter le produit.

4. Qu'est-ce qu'on entend par Cité de la logistique respectueuse de son environnement et des citoyens?

Le secteur visé par la Cité de la logistique est situé dans une zone fortement urbanisée, à proximité de zones résidentielles. Le désir de créer des emplois et de générer des retombées économiques pour Montréal et l'est de l'île ne doit évidemment pas se faire au détriment de la qualité de vie des citoyens qui vivent à proximité. Il est donc essentiel de veiller à l'intégration harmonieuse des entreprises avec cet environnement. Le règlement d'urbanisme de l'arrondissement dispose déjà de normes pour gérer les nuisances. De plus, l'arrondissement souhaite adopter un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui viendra encadrer le développement de ce secteur.

D'autres mesures sont aussi envisagées pour assurer la fluidité du transport et éviter les débordements sur le réseau local, tel le prolongement du boulevard l'Assomption par la Ville et celui de l'avenue Souigny par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification.

Considérant son contexte urbain, il est primordial que le développement de ce secteur favorise des entreprises plus intensives sur le plan de l'emploi et de l'occupation du sol. En ce sens, les activités des entreprises de logistique à valeur ajoutée sont tout à fait compatibles avec l'objectif premier visé : la création d'emplois.

5. Combien d'emplois le développement d'une Cité de la logistique à valeur ajoutée pourrait créer ?

Considérant que le secteur visé pour la Cité de la logistique est d'une superficie de quelque 10 millions de pieds carrés, avec un taux d'implantation au sol minimum de 30 %, on peut estimer que les bâtiments pourraient couvrir une superficie de 4 à 5 millions de pieds carrés. Partant de cette évaluation, il nous est possible d'estimer le nombre d'emplois qui seraient créés aux 1 000

	<p>pieds carrés. Cela pourrait vouloir dire approximativement près de 4000 nouveaux emplois directs en logistique et près de 2000 emplois indirects dans le secteur des services reliés à la logistique.</p>
<p>6. Est-ce que le développement de la Cité de la logistique entraînera plus de circulation de camions lourds et plus de bruit?</p> <p>o Comment sera géré le bruit généré par les activités de la Cité de la logistique?</p>	<p>Le transport est une composante majeure de la logistique. Il y a certes un avantage pour les entreprises à s'établir dans le secteur Assomption Sud/A-25, car en étant situées près du Port de Montréal, cela réduit radicalement les distances à parcourir entre leurs installations et le Port, tout en bénéficiant d'un accès direct au Port par le réseau routier supérieur. Cela représente aussi un avantage pour le milieu résidentiel environnant, puisqu'on évite ainsi le transit sur les rues locales. L'arrivée de nouvelles entreprises sur des terrains actuellement inoccupés générera sans contredit plus de circulation. Toutefois, il faut bien voir que cela représente une augmentation essentiellement sur le réseau autoroutier.</p> <p>Les nouveaux liens routiers qui seront créés permettront de redistribuer la circulation et, notamment, de la diriger vers le secteur industriel. La Ville, le ministère des Transports et l'Administration portuaire de Montréal travaillent conjointement à établir la façon la plus adéquate de relier la rue Notre-Dame Est, l'avenue Souigny, les installations portuaires et les quartiers limitrophes. Concrètement, ces nouveaux liens routiers comprennent trois projets distincts, mais planifiés de manière cohérente entre eux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le prolongement vers l'ouest de l'avenue Souigny, puis son raccordement à la rue Notre-Dame Est, sous forme de route nationale (responsabilité du ministère des Transports); • le raccordement du Port à la route nationale par le biais d'une structure construite au-dessus de la rue Notre-Dame Est (responsabilité du Port de Montréal); • le prolongement vers le sud du boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame Est (responsabilité de la Ville). <p>Les études de la Ville et du ministère des Transports prennent en considération les nuisances qui pourraient être occasionnées (bruit, pollution, etc.) et, le cas échéant, proposeront des mesures pour en limiter les impacts. En terminant, rappelons que les activités de la Cité de la logistique à valeur ajoutée devront respecter et se conformer à l'actuel règlement de l'arrondissement sur le bruit (B-3).</p>
<p>7. Comment va-t-on s'assurer d'une transition harmonieuse entre le boulevard de l'Assomption Nord et de l'Assomption Sud (résidentiel versus industriel)?</p>	<p>Dans le cadre du programme particulier d'urbanisme Assomption Nord, les usages autorisés dans les sous-secteurs vont permettre de créer une zone de transition entre la zone d'habitation (autour du métro Assomption) et la zone industrielle, au sud d'Hochelaga. En effet, l'habitation ne sera pas autorisée au sud de l'avenue Pierre-De Coubertin. De plus, dans cette zone de transition, seules les activités industrielles légères compatibles avec l'habitation seront autorisées.</p>
<p>8. Est-ce que l'implantation d'un parc industriel en logistique à valeur ajoutée contribuera au verdissement de l'arrondissement</p>	<p>Le verdissement des terrains est encadré par le règlement d'urbanisme (01-275). Tout projet de construction doit prévoir qu'un minimum de 22 % de la superficie du terrain soit végétalisée. La plantation d'arbres est également prévue pour permettre d'atteindre 40 % de canopée. Les bâtiments doivent enfin prévoir un toit blanc pour diminuer les îlots de chaleur, toujours dans le cadre du règlement.</p> <p>Le PIIA évaluera aussi, de façon qualitative, l'aménagement de chaque projet.</p>

9. Est-ce qu'un projet peut déroger à la Réglementation de l'arrondissement?

Tout projet doit se conformer à la réglementation. Il arrive qu'il soit impossible de rencontrer toutes les exigences. La réglementation prévoit des mécanismes de dérogation qui visent à assurer le caractère raisonnable et pertinent de la dérogation. Les diverses dérogations sont : les dérogations mineures, les usages conditionnels et les projets particuliers. Aussi, le requérant doit faire la demande de dérogation en assumant les frais selon le règlement sur les tarifs. La demande est alors analysée par la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE), qui en déterminera la recevabilité, et fera les diverses recommandations qui seront présentées au comité consultatif d'urbanisme (CCU). Le CCU, après analyse, fera alors sa recommandation au conseil d'arrondissement, à qui revient la responsabilité finale de décider, à la lumière de cette recommandation.