



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

Mémoire remis à la Commission de l'aménagement du territoire de
L'Assemblée nationale du Québec

Réalisé par CargoM – Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal

Été 2017

CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal

Mise en route en 2012 et s'inscrivant dans la stratégie de développement économique du Grand Montréal, la Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, CargoM, a pour mission de rassembler tous les acteurs de la logistique et du transport des marchandises du Grand Montréal. Acteurs dont les activités favorisent la plaque tournante du Montréal, autour d'objectifs communs et d'actions concertées en vue d'en accroître la cohésion, la compétitivité, la croissance et le rayonnement.

CargoM regroupe près de 50 membres représentant les secteurs du transport routier, ferroviaire, aérien, maritime, mais aussi les intermédiaires transitaires logistiques, les comités et associations, les administrations et infrastructures partagées et les institutions d'enseignement et de recherche. C'est autour des chantiers de travail que les membres de CargoM collaborent à des projets, initiatives et outils dans le but d'augmenter la fluidité de la chaîne logistique, d'attirer de nouvelles entreprises pour le développement économique et l'emploi, mais aussi pour faire rayonner l'efficacité et la performance de la plaque tournante du Grand Montréal à l'international.

Les quatre chantiers de travail de CargoM sont :

- **Opportunités de développement sectoriel** dont le mandat est de doter les intervenants de la logistique et du transport des marchandises du Grand Montréal d'outils et de mesures pour améliorer leur compétitivité et d'accroître leur contribution au développement économique du territoire.
- **Communication et rayonnement** dont le mandat est de bâtir une communication efficace et dynamique, ainsi que de promouvoir les activités de la grappe et assurer le rayonnement de l'industrie, afin de faire connaître le milieu du transport des marchandises et de la logistique auprès des gouvernements, population et parties prenantes.
- **Innovation et fluidité** dont le mandat est de favoriser et le développement et l'implantation de projets améliorant la fluidité et contribuant à la mise en place de projets d'infrastructures, de technologies de pointe afin de permettre une optimisation des opérations de logistique et de transport dans l'optique d'améliorer la compétitivité des entreprises du secteur.
- **Main-d'œuvre** dont le mandat est de promouvoir les emplois du secteur auprès de la relève en démontrant les opportunités offertes par l'industrie ainsi que valoriser la formation et les politiques de rétention auprès des entreprises du domaine.

En plus de nos chantiers, nous avons plusieurs comités ad hoc : réglementation, fret aérien et externe où nous travaillons sur des projets ponctuels, mais d'intérêt pour l'industrie.

Nos chantiers de travail ont d'ores et déjà réalisé, avec succès, plusieurs projets qui contribuent à l'amélioration de la fluidité des mouvements de transport (CargoMobile), à une meilleure connaissance des émissions des GES (Ottoview) ainsi que de proposer des outils pour améliorer la planification des opérations (SPI-LI). Nous travaillons aussi à la promotion de la plaque

tournante du Grand Montréal, pour attirer des entreprises du secteur dans le Grand Montréal (Zoom Grand Montréal, guide ambassadeur) et faire connaître les métiers et emplois disponibles auprès du grand public et des jeunes (jeux « Suis le conteneur » et journée carrière).

Nous détaillons ici plusieurs de nos projets dont les outils ou initiatives renforcent la position de plaque tournante et la promotion et le rayonnement du Grand Montréal.

- **Zoom Grand Montréal** est une carte géoréférencée servant à la promotion des différents terrains industriels et commerciaux disponibles pour des développements dans le Grand Montréal. La carte géoréférencée présente aussi des données pertinentes pour les potentiels investisseurs, ces données peuvent être relatives : au transport (présence d'un port, chemin de fer, aéroport...), à l'économie, à la consommation. Elle permet aussi d'obtenir rapidement les contacts des personnes qui pourront les aider dans la finalisation de leur recherche de terrains ou d'implantation d'activités dans le Grand Montréal. Cet outil a été réalisé en collaboration avec la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), Montréal International et la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM).
- **Guide ambassadeur** est un outil promotionnel mettant de l'avant les atouts de Montréal en tant que porte d'entrée pour l'Amérique du Nord. L'objectif est de faire connaître à l'international les opportunités offertes par notre plaque tournante.
- **Accompagnement d'entreprise** du secteur de la logistique et du transport des marchandises. Nous les renseignons, en fonction de leur besoin, sur les disponibilités de terrain, les partenaires de la chaîne, les incitatifs financiers ou fonds de développement pouvant les soutenir dans l'implantation de leurs activités et opérations.
- **CargoMobile** est une application mobile développée en collaboration avec le ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports, l'association du camionnage du Québec et la Ville de Montréal. Cet outil permet aux camionneurs d'obtenir l'itinéraire le plus efficace en fonction de l'état du trafic en temps réel, des chantiers routiers, des travaux et du plan de camionnage de la Ville de Montréal ainsi que les travaux du 511.
- **Ottoview** est un projet lancé en 2014 et qui a pour objectif de relever des données de camionnage, par des boîtiers de relève électroniques installés dans les camions, afin d'identifier les aires géographiques et routes qui sont les plus utilisées. Les données relevées permettent d'obtenir des informations sur les temps de marche au ralenti des camions, les émissions de GES, les temps passés à l'arrêt (...). Grâce à ces données, nous sommes en mesure d'identifier des zones prioritaires d'intervention pour améliorer la fluidité des mouvements de camion, nous travaillons en étroite collaboration avec la Ville de Montréal sur les corridors de mobilité intégrés afin d'améliorer la fluidité dans les zones identifiées. Le projet *Ottoview* a reçu le prix transport des marchandises en 2017 lors du gala d'excellence en transport de l'AQTr soulignant l'originalité et la pertinence du projet pour la diminution des émissions de GES.

- **SPI-LI (Système de Partage d'Information – Logistique Intermodale)** est un outil permettant une meilleure planification du nombre de conteneurs devant être livré /ramassé aux terminaux du port de Montréal. Il s'agit d'un programme informatisé accessible uniquement aux compagnies devant se rendre aux terminaux du port de Montréal. Les compagnies de camionnage participantes doivent, avant 16h30, envoyer les données du nombre de conteneurs qui va être livré/ ramassé le lendemain. Le système compile et agrège les données à 17h pour ensuite envoyer par courriel les résultats compilés aux partenaires (port, terminaux, compagnie de camionnage). Ces informations permettent d'avoir une vue d'ensemble des activités de camionnage qui auront lieu sur les infrastructures du port et des terminaux le lendemain. Il s'agit de la première étape vers la mise en place d'une ligne préapprouvée qui améliorera la fluidité des mouvements, autour et dans le port, en éliminant les procédures papier.

Mise en contexte

Le Grand Montréal jouit du bon momentum pour la réalisation et l'implantation de projets liés aux secteurs de la logistique et du transport. Les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires de la Stratégie maritime, le dynamisme du secteur, l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne sont autant d'éléments qui doivent être exploités à leur plein potentiel, pour bénéficier au développement économique et au rayonnement du Grand Montréal tant à l'échelle de la province, du Canada, de l'Amérique du Nord et à l'international.

Un secteur soumis à une forte compétition

Le secteur de la logistique et du transport des marchandises est très compétitif. Les grandes chaînes d'approvisionnement mondiales s'engagent dans des luttes effrénées pour attirer les clients et il en va de même pour les régions qui désirent les voir s'implanter sur leurs territoires.

Les enjeux sont de taille pour garder la compétitivité, il y a les incitatifs connus tels que les incitatifs fiscaux, les réductions de taxe et le soutien à l'embauche et l'emploi, mais de nombreuses autres variables rentrent en ligne de compte lorsque l'on s'adresse au secteur de la logistique et du transport.

Soumis à des exigences de performance exponentielle, les entreprises en logistique et transport planifient l'implantation de leurs infrastructures et activités dans des lieux qui répondent à des critères de temps de transit optimaux, la proximité d'infrastructure intermodale leur donnant accès à d'importants bassins de consommation, des emplacements où il existe des processus « fast track » pour le démarrage de leur activité, la proximité d'une main-d'œuvre qualifiée et de centres de recherches innovants.

Le Grand Montréal est en compétition avec les grands centres de la Côte-Est américaine tels que New York, Philadelphie, Norfolk et même Savannah pour attirer les grands centres de distribution et de transformation sur leur territoire. Ces ports investissent, avec l'appui du gouvernement, des sommes importantes pour le dragage et les connexions intermodales, afin d'améliorer les performances des ports et d'accueillir les navires en provenance du nouveau canal de Panama, ce qui aura des impacts importants pour la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal.

Aussi, la compétition est grande avec l'Ontario notamment avec Cornwall et Mississauga qui rivalise de mesures pour faciliter et accompagner les entreprises désireuses de s'implanter rapidement : guichet unique, soutien au développement d'activité dans des friches industrielles, incitatifs fiscaux, promotion des connexions avec le Grand Montréal, là encore la position du Grand Montréal est menacée dans l'attraction d'entreprises.

Renforcement de la position de plaque tournante du Grand Montréal

Le Grand Montréal bénéficie d'une position privilégiée de plaque tournante pour les activités de logistique et transport des marchandises. La présence de nombreux partenaires de la chaîne logistique à Montréal est due à la présence du Port de Montréal et de son modèle Montréal (connexion intermodale) qui permet d'atteindre plus de 100 millions de consommateurs en moins de 36h. Les partenaires de la chaîne sont reconnus pour la qualité de leurs services ainsi que de la flexibilité et de l'adaptabilité de leurs opérations en tout temps. Afin de consolider ces avantages, mais aussi pour travailler conjointement sur des projets structurants bénéfiques à

l'industrie et aux retombées économiques, l'industrie s'est rassemblée autour de CargoM. La mise en œuvre en 2012 est née de leur volonté de se doter d'une instance neutre travaillant sur des projets et initiatives favorisant la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal du secteur.

La position de plaque tournante est aussi renforcée par les initiatives de la Stratégie maritime avec l'implantation des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires (Z-IP) ainsi que par la stratégie d'exportation pour stimuler les productions des industries. La Stratégie maritime a identifié plusieurs territoires dont la vocation est de servir au développement d'activités en logistique et transport des marchandises que cela soit par des activités opérationnelles ou de valeur ajoutée. On compte dans le Grand Montréal les pôles logistiques de Vaudreuil-Soulanges et de Contrecoeur en plus des Z-IP de Sorel-Tracy, Contrecoeur-Varenes, Montréal, Salaberry-de-Valleyfield et de Sainte-Catherine.

Sur chacun des territoires ou zones précédemment cités, des terrains sont prêts pour l'établissement de nouvelles entreprises, des terrains qui devront être réhabilités (ex. terrains contaminés) et des terrains à proximité qui ne sont pas zonés pour des activités industrielles ou commerciales. À court terme, les terrains prêts et zonés pour de telles activités devraient être mis de l'avant afin de faciliter et accélérer les processus d'implantation. Le temps de mise en marche du projet est une des clés de succès pour attirer les investissements étrangers. Les terrains limitrophes aux Z-IP et pôles logistiques, mais non zonés pour des activités industrielles ou commerciales, devraient faire l'objet de planification coordonnée, à moyen et long terme, pour identifier les phases d'expansion future. L'enjeu sera de sécuriser l'achat des terrains pour éviter une spéculation excessive qui viendrait limiter ou diminuer la compétitivité.

Avec l'entrée en vigueur dès septembre 2017 des accords de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne, le Grand Montréal va renforcer sa position de port d'entrée de l'Amérique du Nord. Afin de saisir les opportunités futures, l'ensemble des acteurs des secteurs public et privé devraient activement collaborer pour garantir des démarches simplifiées et un accompagnement de premier ordre pour les entreprises. Notamment en diminuant les délais de démarrage en se calquant sur les délais proposés par nos compétiteurs directs pour conserver les investissements.

Recommandation 1 : Coordonner les actions et intégrer les opportunités pour garantir la compétitivité de la plaque tournante du Grand Montréal

Coordonner les actions et travailler en partenariat avec l'ensemble des acteurs

Le projet de loi doit considérer la nécessité de coordonner les actions et d'intégrer les opportunités au travers d'un comité ou d'une entité, afin de maintenir une utilisation judicieuse des territoires répondant au besoin d'établissement rapide des entreprises.

- Coordonner et intégrer les opportunités de développement amenées par les pôles logistiques et les Z-IP au sein d'une entité indépendante qui compilera : voies de circulation, terrains disponibles, volonté de développement de pôles, etc.;

- Travailler en partenariat avec toutes les parties prenantes du territoire (incluant secteur public et privé) pour développer une vision commune de la promotion des opportunités dans le Grand Montréal;
- Constituer des réserves foncières incluant des zones tampons pour préserver les activités autour des sites les plus prometteurs (Z-IP, pôles logistiques et terrains industriels en milieu urbain) et qui seront protégées à très long terme des nouveaux développements résidentiels riverains ;
- Supporter équitablement les futurs développements et les entreprises installées pour les procédures LEED et toute autre certification adéquate;
- S'assurer que les nouveaux développements s'installent dans des zones stratégiques permettant la fluidité des mouvements de la chaîne d'approvisionnement. (ex : planifier les installations en fonction de tous les paramètres relatifs à la chaîne : marchés desservis, besoins en infrastructures, fournisseurs, infrastructures de transport...).

Modèle Savannah (Géorgie, États-Unis)

Au cours des 25 dernières années, la région de Savannah est devenue la principale porte d'entrée du sud-est des États-Unis et de la côte-est. Ce développement s'est opéré grâce à l'opportunité des autorités publiques, qui ont su répondre rapidement et efficacement à l'évolution des tendances commerciales et de la chaîne d'approvisionnement. Dès 1988, le parc logistique *Crossroads Business Park* (CBP) est établi par les autorités publiques afin d'encourager les importations. Le CBP est géré par une agence de développement économique le *Savannah Economy Development Agency* (SEDA) qui est un organisme à but non lucratif et dont la mission est d'attirer et accompagner les projets.

Cette stratégie a été combinée à des investissements importants en infrastructures au port de Savannah et a remporté un succès rapide, menant à l'ouverture de plusieurs autres zones logistiques dans un rayon de 40km. Entre 1990 et 2017, les volumes de conteneurs au port de Savannah sont passés de 500 000 à près de 4 millions.

La région est considérée comme la plus importante concentration de centre de distribution (CDs) centrée sur l'importation dans le sud-est des États-Unis, avec plus de 250 CDs dépendants du port. Ce succès s'est traduit par des services maritimes accrus au port (37 services maritimes par semaine) et un volume important de conteneurs vides, représentant des opportunités d'exportations très enviables et stimulant l'établissement d'autres centres de distribution ou d'entreprises exportatrices.

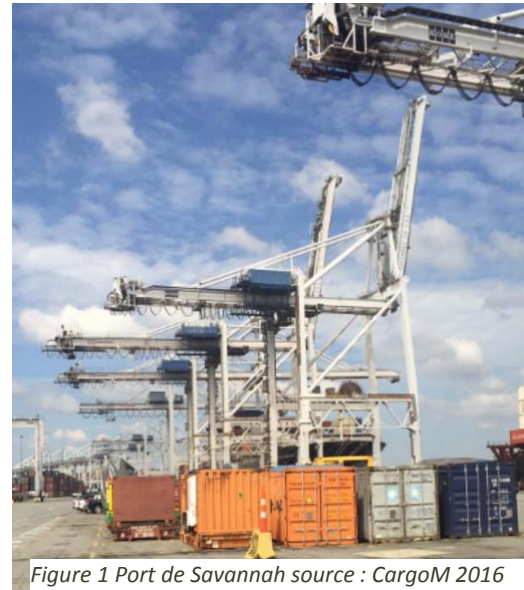


Figure 1 Port de Savannah source : CargoM 2016

Structure physique des espaces réservés aux activités de logistique et transport

Savannah compte plusieurs sites réservés aux activités de logistique et transport. Les principaux sont :

- Crossroad Business Park (CBP)
- Crossgate Industrial Park
- Savannah River International Trade Park

Le premier site, CBP, était formé de 1 661 acres concentrés géographiquement et desservit à la fois par camion et par train. Aujourd'hui, Savannah cumule plus de 21 800 acres répartis sur une multitude de terrains, dont la répartition de propriété est d'environ 30 % pour les investissements privés et 70 % pour l'engagement public.

Modèle de gouvernance

Différents modèles de gouvernance sont à Savannah.

- *Crossroads Business Park* est géré par une entité sans but lucratif, mais les terrains et le marketing sont assurés par le secteur public.
- *Crossgate Industrial Park*, par contre, appartient et est géré par des intérêts privés.
- *Savannah River International Trade Park* se développe sur des terrains appartenant au Port, et ne vise que les clients majeurs de ce dernier (ex. Cosco, Ikea).

Régionalement, un modèle de gouvernance concertée, impliquant les communautés académiques, d'affaires et civile, les industries, les agences fédérales et provinciales (*State*) et les transporteurs permet d'offrir une proposition de valeur claire et en constante évolution aux gens d'affaires.

Communication et promotion

Un nombre important de partenaires participe à la promotion du secteur logistique de la Géorgie et de la région de Savannah. Leur succès repose sur des partenariats étroits, des outils de développement puissants et une approche orientée vers le service à la clientèle et la résolution de problèmes. Les trois principaux partenaires sont :



Partenariat public-privé

- Génération et dissémination d'informations
- Focus sur l'amélioration du climat d'affaires



Outil de développement puissant

- Permet d'identifier les sites disponibles
- Critères de recherche avancées



Guichet unique - Service à la clientèle

- Suite complète de services gratuits, dont des services d'ingénierie 3D, cartographie, planification de site, analyse démographique, analyse des coûts de transport, besoins en main-d'oeuvre, etc.

Réglementation et incitatifs

La région de Savannah jouit d'un climat d'affaires porteur sur plusieurs plans. Au niveau macroéconomique, les coûts de main-d'œuvre et de terrains sont relativement bas. Au plan réglementaire, des programmes de formation gratuits (Quickstart), une réglementation de la main-d'œuvre avantageuse (Right-to-Work), des incitatifs fiscaux multiples et le statut de zone franche dans la région de Savannah favorisent une implantation rapide des entreprises.

D'ailleurs, plusieurs exemples, dont celui de Dollar Tree est explicite dans la volonté de soutenir les entreprises. En 2000, Dollar Tree a commencé la construction de son centre de distribution seulement 30 jours après qu'une entente a été conclue avec les promoteurs du parc.

Autres aspects attrayants pour les entreprises en logistique et transport, la moyenne de 4 à 5 mois pour lancer leur installation (incluant les travaux de préparation des sites) à la suite des accords conclus avec les promoteurs, ainsi que les accès rapides aux infrastructures intermodales.

Au-delà de ce contexte avantageux, il faut noter la facilité d'approche et la flexibilité des autorités publiques et privées de la région, qui facilitent le développement de nouveaux projets. Cela permet le développement de projets en temps record.

Les clés du succès de la région de Savannah que nous avons identifiées et qui seraient pertinentes dans le cadre du projet de loi 85 sont :

- Partenariat et collaboration solides entre les intervenants du secteur privé et du secteur public
- Alignement stratégique des gouvernements municipal, provincial et fédéral
- Intervenants avec de la vision – planification générationnelle
- Des équipes de services clients actifs et engagés
- Un soutien sans équivoque aux entreprises à tous les stades de développement (incluant opérations)

Développement économique durable et attractivité

Depuis le dépôt du projet de loi 85 en décembre 2015, d'importants investisseurs ainsi que de grandes entreprises ont présenté, voire réalisé, des projets très intéressants et correspondant aux orientations souhaitées par la stratégie des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires dans la métropole.

Les pôles logistiques sont par définition, des zones industrielles à vocation multimodale où l'on retrouve une concentration d'entreprises réalisant des activités logistiques où les marchandises doivent être déplacées efficacement, que ce soit au niveau national ou mondial. Les zones industrialo-portuaires permettent quant à elles, aux entreprises qui s'y installent de profiter de la proximité des infrastructures portuaires, ferroviaires, aéroportuaires et routières. Une des raisons qui favorise une implantation d'un promoteur dans ces endroits stratégiques, est la diminution des temps de déplacements ce qui permet d'améliorer la fluidité et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES.)

Parmi les entreprises ayant un potentiel intéressant de s'installer à l'intérieur de ces parcs industriels, à proximité des infrastructures stratégiques de transport, il y a des centres de distribution à valeur ajoutée, les services d'impartition logistique et les industries dépendantes des biens d'importation et d'exportation (entreprises intégratrices de type 3PL et 4PL) .. Toutes ces entreprises sont à la recherche de la diminution de leurs temps de transit et à l'augmentation de la flexibilité de leurs opérations multimodales à proximité des infrastructures de transport.

Ces pôles logistiques et les Z-IP devraient accommoder et prioriser des entreprises de calibre international, liées aux activités de logistique et de transport, mais aussi des centres de distribution ou entreprise similaire générant un important volume de marchandises à transporter, transformer et manutentionner.

Recommandation 2 : Favoriser l'implantation d'entreprises de calibre international du secteur logistique et des entreprises à valeur ajoutée, traitant un grand volume de marchandises, aux endroits stratégiques

Parmi les secteurs forts de l'économie québécoise, particulièrement dans la région métropolitaine de Montréal, l'industrie agroalimentaire est intéressante pour développer des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires, puisqu'elle offre un haut volume de marchandises à transporter, à transformer et à manutentionner, et ce, dans des délais restreints afin d'en assurer la fraîcheur. D'ailleurs, une tendance observée dans les dernières années est celle de voir les chaînes de détaillants alimentaires diminuer le nombre de livraisons directes à leurs magasins et négocier avec leurs fournisseurs la livraison à leurs centres de distribution, pour ensuite entreprendre eux-mêmes la livraison finale aux magasins.

La région métropolitaine de Montréal compte un nombre élevé de producteurs d'aliments et boissons donnant accès à une large gamme de ressources agroalimentaires. La proximité et le libre-échange avec les États-Unis permettent un approvisionnement de produits frais et de qualité à l'année longue.

Pour attirer les entreprises à haut potentiel économique à l'intérieur des pôles logistiques et les Z-IP, il faut entre autres offrir des mesures d'accompagnement attrayantes. Le gouvernement du Québec a annoncé dans le Plan d'action 2015-2020 de la Stratégie maritime, 300 millions de dollars pour la prise de participation dans les projets de pôles logistiques, dont 100 millions de dollars du Fonds de solidarité FTQ. Cette enveloppe représente un des outils attrayants pour aider les investisseurs à venir développer ces espaces industriels importants. Cette forme d'aide financière doit être mise en lumière au moment des efforts de démarchage visant à développer les pôles logistiques.

Création d'un Guichet unique

Au cours des dernières années, les différentes agences de développement économique et de promotion du Grand Montréal ont développés des outils pour soutenir les investisseurs. Il existe aujourd'hui un vaste bassin d'informations disponibles, mais la difficulté réside à accéder aux informations adéquates rapidement.

CargoM l'affirmait préalablement à l'occasion de certaines consultations portant sur des enjeux de développement économique dans la région métropolitaine de Montréal, soit la nécessité de créer un guichet unique (Fast Track) où toutes les informations facilitant la prise de décision d'affaires soient rassemblées et organisées. Le Guichet unique, mis à jour régulièrement, pourrait servir d'outil de référence pour le développement des pôles logistiques et des Z-IP de la région métropolitaine de Montréal. Son objectif sera de permettre aux entreprises d'avoir accès aux renseignements et contacts nécessaires pour leurs projets de développement.

L'article 2 du projet de loi 85 donne, à notre avis, des indications claires au ministère de l'Économie, des Sciences et de l'Innovation, de créer un guichet gouvernemental unique afin de faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique dans les pôles logistiques de la Municipalité des Cèdres, de Contrecoeur ainsi qu'aux abords de l'autoroute 30.

Dans le cadre de l'élaboration du Guichet unique, CargoM pourrait être un partenaire de premier plan, grâce à son expertise, son implication dans ZOOM Grand Montréal, mais aussi de par les activités liées au développement économique du secteur. Nous pourrions être un élément rassembleur pour la coordination et la gestion du Guichet unique, il va de soi que ce travail se ferait en étroite collaboration avec des partenaires de développement économique importants comme Montréal International et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain ainsi que les MRC et territoires visés par la stratégie des pôles logistiques et des Z-IP.

CargoM et ses membres travaillent activement à renforcer la position de plaque tournante du Grand Montréal afin d'attirer des entreprises. Déjà des entreprises étrangères intéressées à venir développer leurs activités au sein de la plaque tournante logistique du Grand Montréal nous ont contacté. Elles ont été mises en lien avec des investisseurs potentiels et des partenaires travaillant quotidiennement au développement économique de la région métropolitaine de Montréal. CargoM et le Guichet unique renforcerait le concept de point central informationnel et relationnel qui vient faciliter les démarches à effectuer pour de nouveaux investisseurs.

De nouveaux outils de promotion ont été élaborés par la grappe CargoM et devraient être utilisés dans les efforts de démarchage puisque ceux-ci présentent toutes les informations nécessaires, notamment quant aux principaux avantages offerts par le secteur métropolitain du transport des marchandises. Le Guide ambassadeur offert en version papier et électronique, en français et en anglais, résume bien les principaux atouts offerts par notre chaîne logistique pour la planète entière. De plus, CargoM mettra à la disposition au cours des prochaines semaines un site Internet dédié où il y aura des informations encore plus précises concernant la chaîne logistique du Grand Montréal, ainsi qu'une clé USB promotionnelle contenant également toutes les informations essentielles.

Les partenaires de développement économique devraient également être appelés à jouer un rôle prépondérant au sein du Guichet unique. Par leur vaste réseau de contacts, le Fonds de solidarité FTQ et Investissement Québec favoriseraient la promotion et l'accès au Guichet unique en plus de faciliter l'implantation des entreprises.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a lancé en 2017, en compagnie de CargoM, de Montréal International et de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, l'outil ZOOM Grand Montréal. Cette carte géoréférencée recense les terrains industriels ainsi que les bâtiments industriels, commerciaux et institutionnels (ICI) disponibles pour du développement des affaires. L'objectif de cet outil Web est de retrouver l'ensemble des opportunités présentées par les courtiers immobiliers sur un seul site Internet : zoommtl.com. De plus, cet outil fournit des informations complémentaires telles que les données économiques, démographiques de même que les infrastructures de transport afin d'offrir les meilleures options disponibles en fonction des exigences du projet.

Il sera intéressant de fusionner les travaux entrepris par les services de développement économique retrouvés dans les municipalités et les MRC des territoires concernés afin d'offrir un portrait global pour l'attraction des nouveaux joueurs.

En conséquence, devant cette grande diversité d'outils servant à faciliter l'implantation des entreprises dans la région métropolitaine de Montréal, ce Guichet unique pourrait rassembler autour de la même plateforme des informations telles que :

- ZOOM Grand Montréal
- Programme d'investissement (Stratégie maritime, Investissement Québec, Capital Logistique Québec...)
- Programmes disponibles pour la décontamination des terrains
- Guide ambassadeur et lien vers le site Internet dédié au transport à la logistique (CargoM)
- Missions (Montréal International et partenaires)
- Éléments de promotion des Z-IP et des pôles
- Services de développement économique des municipalités et des MRC concernées

Tout autre outil pertinent pourra être ajouté pour compléter la pertinence et renforcer la portée du Guichet unique.

Recommandation 3 : Créer un Guichet unique qui rassemblerait l'ensemble des outils servant au développement économique du Grand Montréal

Recommandation 4 : Utiliser l'expertise et les outils de promotion de CargoM dans la distribution des informations touchant la plaque tournante du Grand Montréal

Création d'un bureau de zones franches

En outre, la création d'un bureau de zones franches à l'intérieur du projet de guichet unique enverrait un message clair aux investisseurs qu'un tel mécanisme offrant des avantages fiscaux, existe dans les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires du Grand Montréal. Aux États-Unis, chacun des 50 États détient au moins une zone franche, pour un total de plus de 260 zones franches au sud de nos frontières. Au Canada, on compte parmi les zones franches clairement identifiées le *CentrePort Canada*, à Winnipeg, le *Calgary Region Inland Port* ainsi que le *Port Alberta*.

La création d'un bureau de zones franches permettrait de promouvoir et d'appliquer les programmes s'apparentant au concept de zone franche et les programmes d'encouragement commercial de l'Agence des services frontaliers du Canada. Parmi ceux-ci, il y a le *Programme des marchandises canadiennes à l'étranger*, le *Programme de report des droits* ainsi que le *Remboursement des droits et taxes commerciales*.¹ Parmi les programmes s'apparentant aux zones franches, il y a le *Programme d'exonération des droits*, *Programme de drawback*, *Entrepôts de stockage des douanes*, *Programme des centres de distribution des exportations* ainsi que le *Programme des exportateurs de services de traitement*.²

Ces programmes sont méconnus des entreprises et la perception ancrée est celle de l'absence de telles zones qui procurent des avantages fiscaux intéressants pour les entreprises dans leurs échanges commerciaux.

Le ministre délégué aux Affaires maritimes, M. Jean D'Amour avait d'ailleurs exprimé sa volonté de créer une zone franche pour les futurs pôles logistiques du Grand Montréal.³ Nous encourageons le gouvernement du Québec à aller de l'avant avec cet outil attractif pour des investisseurs. Celui-ci pourrait le faire en interpellant le gouvernement du Canada afin qu'il crée lui-même un bureau de zones franches pour les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires, ou en créant ce bureau qui ferait le lien entre les programmes d'encouragement commercial ou s'apparentant au concept de zone franche du gouvernement fédéral, et les entreprises.

Recommandation 5 : Créer un bureau de zones franches qui ferait la promotion et l'application des différents programmes d'encouragement commercial ou s'apparentant au concept de zone franche

Accélérer les processus d'implantation des entreprises

Une des conditions de réussite du projet de loi 85, c'est de s'assurer que la région métropolitaine de Montréal demeure attractive pour les entreprises de calibre international ayant un intérêt à s'installer dans les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires de la métropole.

Les marchés concurrents de la côte est des États-Unis et du Canada évoluent très rapidement grâce à des investissements et une rapidité d'exécution des projets d'investissement. Des

¹ Agence des services frontaliers du Canada, <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/tip-pec-fra.html>

² Ministère des Finances du Canada, <https://www.fin.gc.ca/ftz-zf/index-fra.asp>

³ Les Affaires, 11 juillet 2015, <http://www.lesaffaires.com/secteurs-d-activite/transport/des-zones-franches-bientot-au-quebec-/580100>

milliards de dollars ont été dépensés dans le développement et le maintien des infrastructures de transport des grandes villes de la côte Est des États-Unis, entre autres.

L'étude réalisée par CargoM et KPMG en 2014 expliquait que dans ce contexte « Montréal fait face à une difficile compétition avec d'autres villes comme Norfolk et Savannah aux États-Unis, avec des terrains et coûts de main-d'œuvre comparables. L'ouverture du Canal de Panama en 2014 pourrait accentuer cette compétition. Par contre, l'entente de libre-échange entre l'Union Européenne et le Canada [AECG] pourrait également offrir des opportunités de gain de volume pour un marché où Montréal peut jouer un rôle clé autant au niveau de l'import que de l'export » (Étude CargoM-KPMG, 2014)

C'est pourquoi il est déterminant d'offrir aux investisseurs une rapidité d'exécution dans leurs projets d'investissement. La simplification des processus administratifs entourant l'ensemble des autorisations nécessaires à l'acquisition des terrains, et à la construction des bâtiments, est essentielle pour soutenir le développement et l'attractivité de ces espaces. En ce sens, l'esprit du projet de loi 85 respecte ce principe d'efficacité, notamment avec l'article 3.

Le projet de loi 85 présente des terrains pouvant faire l'objet des mesures spéciales prévues dans la section III de la loi, selon trois types de zonage différents.

- Espaces industriels disponibles au développement
- Espaces localisés en zone agricole
- Pôle logistique Les Cèdres

Les cartes déposées à l'Assemblée nationale du Québec en décembre 2015 démontrent qu'il y a de nombreux terrains zonés industriels qui sont disponibles actuellement pour du développement. Nous sommes d'avis qu'il faut prioriser les espaces industriels actuellement disponibles au développement des affaires avant de penser au dézonage de terrains ayant vocation autre actuellement.

Bien que nous soyons en accord avec les principes retrouvés à l'article 3 du projet de loi 85, nous sommes d'avis qu'avant de penser à la conversion de terrains détenant un zonage différent, les terrains zonés industriels et actuellement disponibles pour du développement doivent être priorisés et mis de l'avant dans la promotion des opportunités retrouvés dans les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires. Cela permettra de développer plus rapidement ces espaces industriels, et facilitera l'acceptation des projets recherchés dans l'élaboration de ceux-ci. En fonction des besoins des investisseurs, la promotion et l'utilisation des terrains déjà disponibles doivent être faits en premier lieu, puis les mesures impliquant un dézonage dans un deuxième temps, si aucun terrain ne répond aux critères des investisseurs dans un premier temps.

En outre, il serait opportun d'inclure l'ensemble des territoires de la Stratégie maritime, soit les deux pôles logistiques et les Z-IP du Grand Montréal, dans les mesures spéciales visées par le projet de loi 85.

Recommandation 6 : Prioriser les terrains déjà zonés industriels dans le développement des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires

Les articles 3 et 9 du projet de loi 85 envoient un puissant signal aux investisseurs quant à la volonté d'offrir des autorisations rapides et efficaces aux entreprises souhaitant développer leurs activités dans les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires.

La métropole possède de nombreux atouts stratégiques pour attirer des entreprises du secteur de la logistique et du transport des marchandises. CargoM et les partenaires de développement économique mettent en valeur jour après jour ces opportunités dans leurs activités de promotion. La tâche n'est pas aisée face à des compétiteurs qui offrent déjà des procédés administratifs efficaces. C'est pourquoi il est important d'encourager les investisseurs en octroyant des décisions dans des délais rapides et raisonnables.

Parmi les mesures qui permettent de faciliter l'attractivité de la région métropolitaine de Montréal pour des investisseurs, particulièrement dans les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires, c'est la rapidité d'obtention des autorisations nécessaires pour le lancement des projets et le démarrage des travaux. Les phases d'autorisation, notamment par respect pour les questions environnementales et pour les collectivités avoisinantes, sont importantes et devraient faire l'objet d'un processus d'autorisation efficace et accéléré. La lourdeur des processus administratifs freine les efforts de développement en général et des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires en particulier.

Tout au long du démarrage du projet, au moment de l'acquisition du terrain, de la présentation du projet et de la construction du bâtiment (...), les procédures devront être simplifiées et cohérentes afin d'accélérer le processus d'approbation.

Si une évaluation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est demandée pour un projet lié au développement des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires, il faudra porter une attention particulière aux délais que cela pourrait représenter dans le processus d'autorisation

Les entreprises étant soumises à des calendriers d'investissements exigeants et courts, ceux-ci pourraient venir contrer leurs efforts de développement.

Ce sont des principes qui rejoignent quelques priorités d'intervention du Comité consultatif sur l'économie et l'innovation, auquel participe Mme Sylvie Vachon présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal (APM) et présidente de CargoM, ainsi que Mme Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation et vice-présidente de CargoM. Parmi celles-ci, on relatait dans les documents du budget du Québec 2017-2018 à « s'organiser pour mieux saisir les occasions », notamment par « une simplification de l'accompagnement des entrepreneurs, une modernisation de la gouvernance des grands travaux d'infrastructure afin d'accélérer la prise de décision et leur réalisation; et l'accélération du développement des pôles logistiques. »⁴ L'ensemble des propositions du comité devraient d'ailleurs être présentées au courant de l'année 2017.

⁴ Le Plan économique du Québec, Budget 2017-2018, B.17

Parmi les mécanismes efficaces permettant aux projets de se développer le plus rapidement possible, il faudrait :

- Prioriser l'implantation des projets sur les terrains zonés industriels disponibles pour du développement logistique
- Établir un guichet unique qui faciliterait la concrétisation du plan d'affaires des nouvelles entreprises voulant s'implanter rapidement dans les pôles logistiques et les Z-IP
- Faciliter et alléger les démarches administratives demandées aux promoteurs, par exemple, fournir un formulaire unique pour une entreprise désirant s'implanter dans les pôles logistiques et les Z-IP, qui serait acheminé à l'ensemble des ordres de gouvernement concernés
- Établir des balises claires (règlements, politiques) pour toutes les parties prenantes (publiques et privées), concernant les stratégies de développement économique et l'établissement des projets dans les pôles logistiques et les Z-IP
- Déterminer et respecter avec les parties prenantes, un échéancier efficace et ses jalons pour le processus d'autorisation de l'implantation des projets

Recommandation 7 : Accélérer les processus d'autorisation nécessaires pour l'acquisition d'un terrain et la construction d'un bâtiment dans les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires

Décontamination des terrains industriels

Toujours dans une perspective de faciliter l'avènement des investissements et des projets de développement dans les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires, les programmes de décontamination offerts par le gouvernement doivent être mieux connus et communiqués. Le Guichet unique pourrait être un outil mettant en lumière l'aide offerte pour la décontamination des terrains.

Le programme *ClimatSol-Plus* annoncé dans le budget 2015-2016 du gouvernement du Québec, puis retrouvé dans le budget 2016-2017 avec des ressources supplémentaires, prévoyait des investissements totaux de 55 millions de dollars. Ce programme vient épauler les municipalités et les entreprises privées dans leurs efforts de réhabilitation des terrains contaminés et propices à une conversion intéressante pour les années à venir.

Parmi cette somme importante offerte par *ClimatSol-Plus*, un deuxième volet a été introduit soit une enveloppe de 25 millions de dollars prévus sur cinq ans afin de faciliter la décontamination des terrains à fort potentiel de développement économique, administrés par les municipalités ou le secteur privé. On cite même à l'intérieur des documents budgétaires du gouvernement du Québec pour 2016-2017, la Cité de la logistique dans l'Est de Montréal parmi les projets pouvant bénéficier de ce second volet du programme *ClimatSol-Plus*. On y mentionne même la nécessité de simplifier la documentation requise et à réduire le délai de traitement des dossiers. Cette volonté de simplifier la gestion administrative est un autre excellent principe à citer en exemple afin d'accélération les processus entourant le développement des sites à haut potentiel économique.

Pour tous les terrains, sous responsabilité publique ou privée, il serait favorable de procéder aux travaux de décontamination de ceux-ci afin de les rendre disponible le plus rapidement possible pour les investisseurs potentiels.

Recommandation 8 : Fournir l'aide nécessaire aux entreprises intéressées à développer leurs activités à l'intérieur des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires, afin d'y faciliter leur implantation

Recommandation 9 : Mettre en lumière les programmes de décontamination comme Climat Sol-Plus, les ressources financières disponibles et appliquer le principe de simplification de la documentation requise

Recommandation 10 : Procéder aux travaux de décontamination des terrains sous la responsabilité du gouvernement du Québec afin de les rendre disponibles le plus rapidement possible pour les investisseurs potentiels

Développement des infrastructures stratégiques

La région métropolitaine de Montréal et le Québec, font face à une concurrence importante des principaux marchés de la côte Est américaine en ce qui a trait au développement des activités logistiques. Des grandes villes comme Savannah, Philadelphie, New York entre autres, ont investi des milliards de dollars afin d'améliorer leur offre en transport et en logistique.

C'est pourquoi dans le cadre du développement des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires, il est nécessaire de mettre en place une stratégie d'investissement dans les infrastructures publiques afin entre autres, que celles-ci répondent au fonctionnement des activités des entreprises de la chaîne logistique ainsi qu'à leurs besoins en déplacement des marchandises.

Investissements prévus par la Stratégie maritime et les zones industrialo-portuaires

Du retard dans le développement et l'entretien des infrastructures publiques représenterait un frein à l'attraction des entreprises intéressées à trouver un nouvel emplacement pour poursuivre la croissance de leurs activités.

Plusieurs investissements en infrastructure présentés dans la Stratégie maritime et le développement des zones industrialo-portuaires sont des signaux positifs pour le développement et l'entretien des actifs publics, notamment les infrastructures de transport. L'industrie du transport et de la logistique souhaite que les engagements financiers pour le développement et le maintien des infrastructures soient réalisés dans les délais annoncés.



En plus de permettre d'assurer le développement des infrastructures nécessaires à l'implantation des pôles logistiques et des Z-IP, ces montants viendront favoriser la fluidité des déplacements sur les réseaux routiers. Pour les grandes entreprises intéressées au développement de ces espaces industriels, un réseau artériel fluide et efficace fait partie des conditions recherchées pour s'installer à un endroit stratégique. Ces investisseurs sont exigeants plus que jamais pour ce critère important de compétitivité.

Le gouvernement du Québec prévoit entre autres une enveloppe de 200 millions de dollars sur cinq ans pour soutenir les projets d'infrastructures portuaires et intermodales consacrés au transport des marchandises. Celui-ci prévoit également 300 millions de dollars sur cinq ans pour la construction de voix d'accès routières à des sites portuaires et multimodaux, liées aux pôles logistiques notamment.⁵

Par exemple, pour faciliter l'accès des éventuelles entreprises de la Z-IP Montréal et de la Cité de la logistique aux installations du port de Montréal, un projet de développement majeur est le prolongement du boulevard L'Assomption et de l'Avenue Souigny dans l'est de Montréal, qui

⁵ La Stratégie maritime à l'horizon 2030 – Plan d'action 2015-2020, p.32-36

permettrait un accès encore plus rapide au Port de Montréal. Ce projet d'infrastructure viendrait également diminuer l'effet de congestion retrouvé dans ce secteur, en particulier lors des heures de pointe. L'industrie de la logistique et du transport des marchandises souhaite voir ce projet se concrétiser le plus rapidement possible, ce qui permettrait de rassurer les entreprises souhaitant développer leurs activités dans ce territoire névralgique de l'économie métropolitaine.

Depuis le dépôt du projet de loi 85 en décembre 2015, le gouvernement du Québec a présenté son plan de développement des zones industrialo-portuaires, notamment pour la Z-IP de Montréal et la Z-IP de Contrecoeur-Vareennes. L'article 1 du projet de loi 85 parle des Z-IP en ces termes : « *Elle vise également à favoriser le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.* »

À l'instar des pôles logistiques qui sont clairement identifiés à l'article 1 du projet de loi, il serait opportun pour des fins de clarification de modifier ce même alinéa par « *Elle vise également à favoriser le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal, soit la zone industrialo-portuaire de Montréal, la zone industrialo-portuaire de Contrecoeur-Vareennes et la zone industrialo-portuaire de Sainte-Catherine.* »

Cela permettrait de mieux refléter les derniers développements pour ces projets importants, notamment en vue de la réalisation d'un plan de développement de ces Z-IP et la création de comités locaux auxquels participent CargoM. Il est nécessaire de poursuivre les travaux entourant le développement des Z-IP du Grand Montréal, notamment les plans de développement mais également l'identification des possibilités de marchés ainsi que le soutien financier nécessaire aux projets d'investissements privés.

Le gouvernement du Québec prévoyait également dans le plan d'action 2015-2020 de la Stratégie maritime, 100 millions de dollars supplémentaires sont réservés pour répondre aux besoins en infrastructures publiques liées aux projets de logistique.⁶ Cette enveloppe pourrait également être utilisée pour des projets d'infrastructures routières, mais également pour les municipalités afin qu'ils puissent construire le plus rapidement des égouts et des aqueducs aux terrains qui ne bénéficient pas de ces installations publiques nécessaires au fonctionnement des entreprises.

Recommandation 11 : Procéder le plus rapidement possible au développement et à l'entretien des infrastructures routières et multimodales liées aux pôles logistiques et aux zones industrialo-portuaires, notamment le prolongement du boulevard L'Assomption et de l'avenue Souigny dans l'est de Montréal

⁶ La Stratégie maritime à l'horizon 2030 – Plan d'action 2015-2020, p.35-36

Sommaire des recommandations

En conclusion, le renforcement de la plaque tournante du Grand Montréal et de son industrie de logistique et transport des marchandises passe par des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires attrayants et accueillants pour des futurs investisseurs. Ces espaces industriels permettent l'implantation de centres de distribution à valeur ajoutée, à proximité des infrastructures de transport ce qui permet d'augmenter leur compétitivité en réduisant notamment, leurs coûts et leurs déplacements.

La plaque tournante du Grand Montréal jouit d'un excellent momentum pour la réalisation et l'implantation de projets logistiques. Il y a une volonté forte du secteur public et l'industrie de son côté, est également au rendez-vous.

Le projet de loi 85 arrive au bon moment pour soutenir ces efforts de développements. Il doit permettre au Grand Montréal de poursuivre sa démonstration qu'elle est la destination à choisir pour les entreprises de calibre international souhaitant développer leurs activités en Amérique du nord, tout en bénéficiant des accords de libre-échange en vigueur.

Le gouvernement du Québec se doit de son côté, de poursuivre la mise en place de mesures qui faciliteront l'implantation des entreprises de calibre international, puis les activités quotidiennes de celles-ci. Le Guichet unique et ses composantes, le développement et l'entretien des infrastructures publiques, ainsi que l'aide à la décontamination de terrains sont notamment des mesures qui permettront aux pôles logistiques et aux zones industrialo-portuaires d'être attrayantes pour des investisseurs.

Ce texte législatif et les politiques publiques associées au développement des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires du Grand Montréal doivent permettre un arrimage optimal entre les investissements privés et les investissements publics. Le gouvernement doit également simplifier et faciliter les processus administratifs entourant les autorisations nécessaires pour le démarrage des projets et le développement des activités des entreprises.

Une collaboration étroite entre les différents acteurs impliqués par le développement des pôles logistiques et des Z-IP sera une des principales clés de succès de cette politique. Il sera important tout au long du processus d'écouter les préoccupations des différentes parties prenantes interpellées par des projets de développement et d'assurer une communication constante entre les acteurs afin de répondre à toutes les questions possibles.

Le secteur public doit continuer de démontrer par des gestes concrets au secteur privé qu'il sera également au rendez-vous pour le développement de ces espaces industriels hautement stratégiques. En ce sens, le projet de loi 85 envoie un signal positif et qui donne des balises claires quant au développement des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires dans la région métropolitaine de Montréal.

Afin de bonifier le projet de loi 85 et toutes mesures accompagnant éventuellement le développement des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires, voici les principales propositions recommandées par CargoM.

Recommandations :

- 1. Coordonner les actions et intégrer les opportunités pour garantir la compétitivité de la plaque tournante du Grand Montréal**
- 2. Favoriser l'implantation d'entreprises de calibre international du secteur logistique et des entreprises à valeur ajoutée, traitant un grand volume de marchandises, aux endroits stratégiques**
- 3. Créer un Guichet unique qui rassemblerait l'ensemble des outils servant au développement économique du Grand Montréal**
- 4. Utiliser l'expertise et les outils de promotion de CargoM dans la distribution des informations touchant la plaque tournante du Grand Montréal**
- 5. Créer un bureau de zones franches qui ferait la promotion et l'application des différents programmes d'encouragement commercial ou s'apparentant au concept de zone franche**
- 6. Prioriser les terrains déjà zonés industriels dans le développement des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires**
- 7. Accélérer les processus d'autorisation nécessaires pour l'acquisition d'un terrain et la construction d'un bâtiment dans les pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires**
- 8. Fournir l'aide nécessaire aux entreprises intéressées à développer leurs activités à l'intérieur des pôles logistiques et des zones industrialo-portuaires, afin d'y faciliter leur implantation**
- 9. Mettre en lumière les programmes de décontamination comme Climat Sol-Plus, les ressources financières disponibles et appliquer le principe de simplification de la documentation requise**
- 10. Procéder aux travaux de décontamination des terrains sous la responsabilité du gouvernement du Québec afin de les rendre disponibles le plus rapidement possible pour les investisseurs potentiels.**
- 11. Procéder le plus rapidement possible au développement et à l'entretien des infrastructures routières et multimodales liées aux pôles logistiques et aux zones industrialo-portuaires, notamment le prolongement du boulevard L'Assomption et de l'avenue Souigny dans l'est de Montréal**