

Assomption Sud–Longue-Pointe : un pilier de la relance de l'économie de l'Est de Montréal

Mémoire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

.....

Présenté dans le cadre de la consultation publique sur le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe menée par l'Office de consultation publique de Montréal

Le 18 avril 2019

Table des matières

Préambule	3
Contexte	3
Introduction.....	4
1. Miser sur ses avantages concurrentiels.....	6
2. Réunir les conditions essentielles à la réussite de la revitalisation	7
2.1 Réaliser les projets routiers nécessaires.....	7
2.2 Localiser et décontaminer les terrains stratégiques	7
2.3 Préserver l'intégralité des zones portuaires et industrielles.....	8
3. Un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation à déployer et à suivre.....	8
3.1 Élaborer un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation.....	8
3.2 Ne pas compromettre la compétitivité des entreprises du secteur	9
3.3 Mobiliser les parties prenantes autour d'une vision commune	9
3.4 Prévoir l'incidence des travaux majeurs à venir	10
Conclusion.....	10
Synthèse des recommandations	11

Préambule

Forte d'un réseau de plus de 7 000 membres, la CCMM agit sur deux fronts : porter la voix du milieu des affaires montréalais et offrir des services spécialisés aux entreprises et à leurs représentants. Toujours au fait de l'actualité, elle intervient dans des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la CCMM vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

Contexte

Au cours des dernières décennies, d'importants enjeux ont considérablement freiné le développement de l'Est de Montréal : recul de l'industrie pétrochimique, déclin du secteur manufacturier traditionnel, insuffisance de la desserte de modes lourds de transport collectif, forte contamination des sols, etc. Ce contexte a entraîné la fragilisation du tissu économique et social de cette partie de l'agglomération, malgré la présence d'atouts bien réels. Sur le plan des nouveaux investissements, le rendement a été décevant, ce qui s'est traduit par une faible création d'emplois de qualité, un appauvrissement relatif des populations résidentes dans l'est de l'île et une détérioration de la trame urbaine au détriment de la qualité de vie.

Face à ces enjeux, plusieurs voix se sont fait entendre au fil du temps. Plusieurs dirigeants, notamment regroupés au sein de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal, ont maintes fois réclamé des mesures pour changer la donne et relancer l'économie de cette zone. Ces efforts répétés n'ont pas connu jusqu'ici les effets souhaités. Toutefois, nous pouvons raisonnablement nous attendre à ce que la situation change prochainement.

Tout d'abord, la stratégie de développement économique de la Ville de Montréal, *Bâtir Montréal*, met de l'avant des actions et des moyens susceptibles de changer la donne. Le Plan d'action en développement économique du territoire comprend des leviers d'intervention tels que l'amélioration de l'accessibilité et de la fluidité du transport des personnes et des marchandises, des incitatifs pour l'investissement immobilier et la décontamination de terrains vacants en vue d'une plus grande attractivité du territoire. Il précise en outre la volonté de la Ville de développer certains secteurs géographiques clés, dont le pôle de l'Est, en fonction de leurs atouts et de leur potentiel propres, et d'intégrer les enjeux de développement économique aux outils d'aménagement du territoire.

Un second signal a été lancé en octobre dernier, avec la publication d'un rapport sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal intitulé *Bâtir une métropole prospère au profit de tous ses quartiers* et produit par un comité consultatif mis sur pied par la mairesse de Montréal. Dirigé par le président et chef de la direction de la Chambre et regroupant une douzaine d'experts, le comité a défini une conjoncture extrêmement favorable au développement de l'Est de l'île et a confirmé l'à-propos d'en faire une priorité d'intervention sous la direction de la Ville de Montréal, avec l'appui des deux ordres de gouvernement supérieurs.

La *Déclaration pour revitaliser l'Est de Montréal* signée en décembre dernier par la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, Chantal Rouleau, et la mairesse de Montréal, Valérie Plante, a par la suite envoyé un puissant signal, confirmant leur ferme volonté d'entreprendre la réalisation d'un vaste plan d'action visant à revitaliser ce territoire. Le deuxième axe de la Déclaration – Favoriser le développement économique innovant et durable – indique notamment des actions à poursuivre, soit le développement de la zone industrialo-portuaire de Montréal et de ses différents secteurs, ainsi que l'amélioration de l'accès au port dans l'axe du boulevard de l'Assomption et le raccordement au réseau routier supérieur.

Cette dynamique positive s'inscrit dans un contexte favorable. Un bureau de projet a été mis en place pour voir au prolongement de la ligne bleue du métro. Le récent budget provincial prévoit une enveloppe de 100 millions de dollars pour amorcer la décontamination des sols sur l'île de Montréal. Le projet de service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX est enfin passé en mode réalisation. Le port de Montréal poursuit sa croissance et consolide sa position dans l'est du continent. L'idée d'un tramway s'impose de plus en plus, tout comme la transformation tant attendue de la rue Notre-Dame.

Le mémoire soumis aujourd'hui à l'OCPM présente le cadre d'analyse et les recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. De l'avis de la Chambre, les décisions qui seront prises relativement au développement du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe permettront d'établir le niveau de détermination des acteurs à créer des conditions gagnantes pour atteindre les objectifs de la Déclaration.

Introduction

Le document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe présente quatre créneaux industriels porteurs pour attirer des entreprises et mettre à contribution l'important bassin de main-d'œuvre locale à proximité. Ces secteurs – technologies propres, logistique intelligente, manufacturier léger et services à l'exportation à valeur ajoutée – constituent des lignes de force légitime pour la métropole, que la Chambre a d'ailleurs soutenues au cours des dernières années. La Chambre estime qu'il s'agit de secteurs parfaitement complémentaires avec le centre névralgique de logistique et de transport que représente naturellement le port de Montréal. Cette approche est de plus tout à fait cohérente avec la dénomination de zone industrialo-portuaire (ZIP) qui caractérise le secteur.

Depuis des années, la Chambre insiste sur le fait que l'avenir économique de la métropole, en particulier de son secteur manufacturier – qu'il soit traditionnel, innovant, léger, à proximité ou en périphérie –, dépend de la compétitivité de sa logistique de transport vers ou en provenance des marchés mondiaux. Elle estime qu'il faut se préparer à la venue de ce qu'il faudra désormais appeler la logistique intelligente.

Par le biais des nombreux événements qu'elle a organisés, la Chambre a été à même de constater le rôle névralgique que joue le port de Montréal au sein de CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal, et au bout du compte pour l'ensemble de l'écosystème économique de la métropole et du Québec. Cette contribution stratégique dépasse largement les quelque 115 000 emplois, dont 45 000 emplois directs¹, que représente la grappe. Le défi est de trouver des solutions, dont l'encadrement de l'aménagement du territoire, qui répondent aux exigences d'un développement durable harmonieux, tout en assurant l'efficacité du dispositif de logistique et de transport de marchandises au service de l'ensemble de l'écosystème économique.

Des occasions à saisir

Depuis quelques années, Montréal connaît une forte croissance économique. Fait remarquable, en 2018, elle a enregistré une croissance de 2,9 % de son PIB réel, le meilleur résultat parmi les métropoles canadiennes². Les circonstances sont favorables au maintien de cet élan, particulièrement en marge de trois nouveaux accords en matière de commerce international, soit l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM), l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, et le Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP) avec dix pays de la zone du Pacifique. La ratification de ces trois accords devrait se traduire par une augmentation soutenue des échanges internationaux et, par conséquent, de l'activité portuaire et des besoins de logistique et de transport de marchandises en découlant. De plus, la mondialisation des chaînes d'approvisionnement et la nécessité d'effectuer les livraisons dans des laps de temps de plus en plus courts ont transformé l'industrie de la logistique et du transport de marchandises. Il est primordial de positionner avantageusement la métropole

¹ Source : Étude KPMG-Secor pour CargoM sur l'industrie de la logistique et du transport de marchandises, 2014.

² Le Conference Board du Canada, *Montréal affiche le meilleur rendement économique en 2018*, 20 novembre 2018, [En ligne : <https://www.conferenceboard.ca/press/newsrelease/2018/11/20/montr%C3%A9al-affiche-le-meilleur-rendement-%C3%A9conomique-en-2018>].

dans la chaîne logistique comme fenêtre vers l'Atlantique et de miser sur les atouts de l'Est de l'île pour ce faire.

Dans ce contexte, le port de Montréal poursuit sur sa lancée. Depuis plus d'une décennie, le tonnage des marchandises manutentionnées n'a cessé de croître, pour atteindre plus de 38,9 millions de tonnes en 2018. De tels résultats traduisent bien la tendance lourde vers l'établissement de chaînes d'approvisionnement mondiales et la forte montée du commerce électronique. Ainsi, plus que jamais, le port s'avère un maillon critique de la chaîne d'approvisionnement des industries et des commerces en matières premières et produits divers.

Avec la mise sur pied de SCALE AI, la supergrappe des chaînes d'approvisionnement intelligentes, la métropole profite de l'arrivée d'un acteur qui aura une incidence importante sur la performance industrielle de nos entreprises. Cette synergie, combinée aux actifs présents dans les centres de recherche universitaires montréalais tels que le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT), l'Institut d'innovation en logistique du Québec (IILQ) et un centre collégial de transfert technologique rattaché au Cégep André-Laurendeau, révèle un formidable potentiel d'innovation pour le port lui-même, mais également pour l'ensemble de la chaîne logistique.

Tous ces facteurs concourent à une croissance soutenue et intelligente des activités de logistique et de transport de marchandises et à l'incidence positive de ces dernières sur le développement d'autres secteurs, dont le manufacturier léger. Les orientations du document de consultation sont justes à cet égard. La Chambre estime cependant que c'est la notion d'un pôle d'innovation en logistique et en transport qui devrait être intégrée au concept d'écoparc industriel proposé. Cette intégration refléterait l'essence de ZIP en développement et ferait ressortir les avantages concurrentiels de ce territoire.

Deux principes d'intervention

De façon générale, la Chambre invite l'OCPM à prendre en considération deux principes d'intervention dans le cadre de son analyse.

1. **Continuité** : On trouve déjà dans le secteur des centres de distribution, des sites de production et des sièges sociaux d'entreprises. On se trouve *de facto* dans une zone industrialo-portuaire importante. Le contexte est favorable à la croissance de ces activités et à la bonification du tissu industriel existant.
2. **Modernité** : Dans l'esprit des développements territoriaux comprenant plusieurs fonctions de type « vivre, travailler et se divertir » (*Live, Work and Play*), une cohabitation harmonieuse est souhaitable et dans l'intérêt de tous. Pour y parvenir, il faut déployer des mesures d'atténuation conséquentes.

1. Miser sur ses avantages concurrentiels

Montréal est déjà positionnée comme l'une des plus importantes portes d'entrée continentales des marchandises d'outremer et plaque tournante du transport et de la logistique. Son port, faut-il le rappeler, est l'un de ses grands atouts stratégiques. Il est important de donner à la métropole tous les atouts nécessaires pour consolider cette forte position dans l'est du continent et tirer profit de la croissance prévue.

Dans un tel environnement, la Chambre estime que le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe jouit d'un positionnement particulièrement avantageux et s'avère un territoire des plus propices à la venue de nouvelles entreprises et à l'essor du tissu industriel existant. Situé à proximité du port de Montréal et au confluent des chemins de fer du CN et du CP ainsi que de l'autoroute 25, il mise sur des atouts uniques sur le territoire de la métropole et revêt un caractère hautement stratégique pour l'économie montréalaise. Toute la chaîne logistique, y compris les services d'aide à l'exportation, et les secteurs qui l'utilisent peuvent en tirer parti.

Il apparaît donc logique de favoriser sur ce territoire une concentration d'activités économiques liées à la logistique et au transport de marchandises. Premièrement, cela contribuera à développer une synergie sectorielle entre les entreprises actives au sein des chaînes logistiques. Il en résultera une croissance de l'industrie de la logistique et du transport et les entreprises qui en sont tributaires profiteront d'un avantage concurrentiel. Deuxièmement, les retombées liées à cette industrie sont concentrées dans un secteur précis de la ville, ce qui en facilitera la gestion. Le document de consultation y fait clairement allusion en mentionnant les économies de localisation et les avantages économiques, sociaux et environnementaux qui s'y rattachent. Le Quartier de l'innovation en périphérie de l'École de technologie supérieure, le développement du domaine de l'intelligence artificielle dans le Mile-Ex et la « chaîne du polyester »³ dans l'Est de Montréal constituent des exemples probants à cet égard.

De surcroît, ce développement souhaité du secteur s'inscrit tout à fait dans la logique de zone industrialoportuaire (ZIP) de Montréal. En vertu de ces ZIP, la Stratégie maritime accorde à la métropole un rôle prépondérant, représentatif de son apport considérable au secteur du transport des marchandises. Elle facilite l'accès de nos PME aux marchés internationaux, sans compter que la mise en place de pôles logistiques complémentaires et sur de multiples sites dans la région métropolitaine répond aux demandes exprimées par le milieu des affaires. Il s'agit là d'un atout majeur pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe compte tenu des ressources qui lui seront consacrées au cours des prochaines années.

De nouveaux emplois pour l'Est de Montréal

La hausse prévue des activités qui découlera des tendances lourdes observées dans l'environnement mènera à la création de nombreux emplois de qualité, notamment dans les domaines de la gestion des inventaires et des commandes ainsi que des suivis en temps réel. À ce titre, la ville américaine de Savannah, en Géorgie, offre un exemple éloquent de réussite d'un pôle logistique. Dès la fin des années 1980, la ville a investi massivement dans la logistique et le transport. Aujourd'hui, elle est le principal point de transit des marchandises dans le sud-est des États-Unis et le deuxième port en importance sur la côte est américaine. Plus de 40 000 personnes occupent un emploi lié à cette industrie à Savannah même, et 370 000 dans toute la Géorgie.

Il s'agit donc d'une belle occasion de compenser les pertes d'emploi subies au cours des dernières années dans ce secteur de la ville, notamment celles attribuables à la fermeture de l'usine Mabe, qui était située sur la rue Notre-Dame Est.

Cette nouvelle dynamique à proximité du port pourrait également avoir des effets d'entraînement sur d'autres secteurs d'activité. Par exemple, il ne serait pas surprenant de voir l'industrie manufacturière légère

³ Voir <http://www.aiem.qc.ca/nos-membres/profil-industriel/chaine-du-pet>

(*light manufacturing*)⁴ s'y développer de façon naturelle. Comme la Chambre l'a déjà fait valoir⁵, les outils et l'expertise en numérisation et en automatisation nécessaires à l'industrie légère sont déjà accessibles à Montréal. Un virage vers ce domaine doit être entrepris afin de maintenir le dynamisme du secteur manufacturier et de stimuler l'économie de Montréal. Comme les nouvelles PME manufacturières œuvrent souvent dans la fabrication de produits hautement spécialisés destinés à des clients à l'international, les avantages que procurerait leur établissement dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe sont indéniables.

Recommandation n° 1 : Miser sur les avantages concurrentiels du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe pour tirer profit des occasions de développement en logistique et en transport de marchandises.

Recommandation n° 2 : Poursuivre les travaux de la zone industrialo-portuaire de Montréal amorcés par le gouvernement du Québec et les partenaires de l'industrie.

2. Réunir les conditions essentielles à la réussite de la revitalisation

La réussite du développement économique et urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe repose sur trois conditions clés et une volonté ferme de déployer tous les efforts nécessaires pour réaliser celles-ci.

2.1 Réaliser les projets routiers nécessaires

Le réseau routier donnant accès au port de Montréal est névralgique. Le prolongement du boulevard de l'Assomption vers la rue Notre-Dame ainsi que celui de l'avenue Souigny doivent être réalisés rapidement afin d'assurer la fluidité du transport de marchandises aux abords du port de Montréal. La *Déclaration pour la revitalisation de l'Est de Montréal* est d'ailleurs sans ambiguïté et la Chambre y adhère pleinement.

Cette condition est essentielle à l'amélioration de la productivité et à l'attractivité de la région métropolitaine, tout particulièrement celles du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Les aménagements proposés contribueront à désengorger la rue Notre-Dame Est (et à repenser son réaménagement), faciliteront le transit des marchandises et désenclaveront un secteur à vocation industrielle. Ces prolongements s'inscrivent en phase avec le concept d'intermodalité, privilégié par les acteurs de l'industrie, et amélioreront de façon importante le lien entre le port et l'autoroute 25.

Recommandation n° 3 : Veiller à l'achèvement des prolongements du boulevard de l'Assomption et de l'avenue de Souigny d'ici 2021.

2.2 Localiser et décontaminer les terrains stratégiques

L'enjeu de la contamination des sols à Montréal, tout particulièrement dans l'Est, est connu depuis longtemps. Des programmes tels Revi-Sols et ClimatSol ont permis la revitalisation de plusieurs d'entre eux, mais il reste encore beaucoup à faire. L'annonce dans le dernier budget du Québec d'une enveloppe de 100 millions de dollars pour poursuivre et accentuer les efforts de décontamination arrive à point nommé. Dans cette foulée, il faut sans délai localiser les terrains stratégiques à décontaminer dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe en vue de leur mise en valeur au cours des prochaines années.

⁴ Production de biens de consommation qui, contrairement aux industries lourdes, occasionnent peu de pollution, nécessitent peu d'espace et entraînent moins de déplacements de marchandises.

⁵ *Réinventer le centre-ville de Montréal pour répondre aux besoins du futur*, mémoire de la CCMM publié le 3 novembre 2016, [En ligne : http://www.ccmm.ca/~media/files/news/memoires/2016/memoire_strategiecentre ville_vf-a.pdf].

Les mesures prioritaires à déployer à court terme en matière de décontamination et de valorisation de sites stratégiques, selon l'axe 2 de la Déclaration, vont tout à fait en ce sens. La Chambre s'en réjouit et les appuie sans réserve. Elle estime que, dans la dynamique actuelle, le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe devrait être traité en priorité. Elle incite de plus les acteurs concernés à agir rapidement afin de pouvoir saisir les occasions d'affaires et de ne pas retarder indûment le développement souhaité du territoire.

Recommandation n° 4 : Mettre rapidement en œuvre les mesures prioritaires prévues selon l'axe 2 de la Déclaration pour la revitalisation de l'Est de Montréal visant la décontamination et la valorisation de sites stratégiques et accorder la priorité au secteur Assomption Sud–Longue-Pointe.

2.3 Préserver l'intégralité des zones portuaires et industrielles

La volonté de développer davantage d'espaces verts dans l'est de la métropole et de rapprocher les citoyens du fleuve Saint-Laurent est légitime et est partagée par la Chambre. Celle-ci ne doit toutefois pas se faire de façon à nuire aux activités industrialo-portuaires ou encore en compromettant la sécurité du transport de marchandises. Différents sites, par exemple le parc Jean-Drapeau, le quai de l'Horloge, la promenade du Vieux-Port, la promenade Bellerive ou encore le projet de plage urbaine dans Pointe-aux-Trembles, contribuent déjà à la concrétisation de cette vision.

La Chambre profite des consultations actuelles pour réitérer son opposition à la reconversion des terrains du port ou de ceux dont le zonage est industriel. Pour ces derniers, des mesures permettant, par exemple, d'augmenter la canopée devraient être favorisées.

Recommandation n° 5 : Protéger l'accès au port de Montréal afin d'assurer le développement des activités portuaires et de préserver l'intégrité des espaces industriels.

3. Un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation à déployer et à suivre

Afin d'assurer un développement harmonieux et pour que des signaux clairs soient envoyés aux investisseurs et aux promoteurs, la Chambre estime que la Ville doit mettre en place un ensemble efficace de mesures d'atténuation, ne pas alourdir des règles qui pourraient compromettre la compétitivité des entreprises du secteur, et veiller à la mobilisation des parties prenantes autour d'une vision et de mesures communes.

3.1 Élaborer un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation

La consultation vise notamment à explorer les conditions de cohabitation harmonieuse entre les activités industrialo-portuaires et les résidents du secteur dans un contexte de développement durable où l'on cherche à mettre en symbiose les points de vue environnemental, social et économique. En ce sens, il est important de rappeler que le développement économique dans cette zone s'inscrit dans une continuité « naturelle » du tissu industriel existant. Le port se situe dans ce secteur depuis longtemps et de nombreuses industries y sont également actives depuis plusieurs années. Il constitue un actif stratégique dynamique qui joue pleinement son rôle de locomotive économique.

Les tensions qui peuvent survenir de la cohabitation d'un actif économique stratégique majeur et de la présence de zones d'habitation ne sont pas nouvelles. Cette dimension est d'ailleurs reconnue dans le rapport *Bâtir une métropole prospère au profit de tous ses quartiers*. Dans les secteurs dotés d'actifs stratégiques tels le port ou l'accès au réseau routier supérieur et au transport par rail, comme c'est le cas pour Assomption Sud–Longue-Pointe, il est normal d'attirer une concentration d'entreprises et d'activités

susceptibles d'incommoder les résidents à proximité immédiate. Le défi demeure de créer un degré d'acceptabilité sociale, sachant très bien que les résidents devront continuer à subir certains inconvénients au profit de l'ensemble. Selon le rapport, « dans ces secteurs, le rôle de la Ville est d'accentuer et d'encourager l'acceptabilité sociale du développement que peut générer la présence de ces actifs. La planification territoriale doit miser sur des aménagements et des mesures d'atténuation, qui peuvent devenir des attraits en soi (parcs, promenades ou pistes multifonctionnelles) »⁶.

Dans cette veine, le document de consultation met de l'avant une panoplie de mesures d'atténuation, qu'il s'agisse d'interventions sur le cadre établi, d'aménagements durables ou d'interventions liées aux stationnements, aux aires d'expédition et à la réception de marchandises. Ces mesures pourront être étudiées plus à fond et intégrées à un plan complet et cohérent. Leur importance est considérable dans la réussite d'une revitalisation du secteur respectueuse de l'environnement.

La Chambre ne se prononce pas sur la pertinence de l'une ou l'autre des avenues suggérées dans le document de consultation. Ce qu'elle demande cependant est que ce plan soit complet et cohérent, et que toutes les ressources requises lui soient consacrées. Il s'agit d'une condition essentielle au succès et à l'acceptabilité de l'ensemble des parties prenantes.

Recommandation n° 6 : Déployer un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation et doter celui-ci des ressources adéquates.

3.2 Ne pas compromettre la compétitivité des entreprises du secteur

Les principaux acteurs des activités de logistique et de transport ont bien entendu un rôle à jouer dans la mise en place de mesures visant à limiter les effets négatifs de la hausse des activités dans le secteur. À cet effet, des restrictions sont déjà en vigueur pour le camionnage dans les rues de la métropole. Des normes sévères en matière de bruit, d'odeurs et de verdissement en lien avec le Plan d'implantation et d'intégration architecturales ont déjà été mises en place par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Le défi est de ne pas compromettre indûment l'efficacité des activités. Un juste équilibre s'impose pour ne pas nuire à la compétitivité des entreprises concernées et cela doit se refléter dans le zonage et la réglementation du secteur. La Chambre prend acte que l'industrie du transport s'est montrée ouverte à collaborer au bien-être des Montréalais.

Dans ce contexte, il importe également de prévoir dès aujourd'hui les effets positifs qu'auront les nouvelles technologies sur les parcs de camions. Tant l'électrification de certains parcs de véhicules que les percées en intelligence artificielle devraient engendrer une diminution importante des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique ainsi qu'une meilleure coordination de l'ensemble des activités logistiques. Ces avantages seront immenses et doivent d'ores et déjà être pris en considération dans la planification du développement du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe.

Recommandation n° 7 : Privilégier une réglementation et un zonage qui n'imposent pas un fardeau indu nuisant à la compétitivité des entreprises du secteur.

3.3 Mobiliser les parties prenantes autour d'une vision commune

La revitalisation du secteur se fera sur une longue période. La bonne communication entre chacune des parties prenantes est ainsi essentielle. C'est pourquoi la Chambre recommande la constitution d'une table de concertation qui contribuera au fil du temps à améliorer la collaboration entre les partenaires économiques (port de Montréal, entreprises locales, groupes d'investisseurs), les pouvoirs publics (ville, arrondissement, MTQ) et les groupes citoyens. Non seulement cela favorisera l'établissement de partenariats, mais un tel geste enverra aussi un signal positif aux investisseurs et aux promoteurs qui souhaitent s'établir dans le secteur ou y prendre de l'expansion.

⁶ Rapport du comité consultatif sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal, 22 octobre 2018, p. 21-22.

Recommandation n° 8 : Constituer une table de concertation favorisant la collaboration et la mobilisation des parties prenantes tout au long du processus de revitalisation.

3.4 Prévoir l'incidence des travaux majeurs à venir

Une fois la construction du nouveau pont Champlain achevée, le prochain grand chantier qu'entreprendra le ministère des Transports du Québec est la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Celle-ci devrait s'étaler sur une période de quatre ans à compter de la fin de 2019. Si des travaux devaient restreindre l'accès au pont-tunnel, cela pourrait entraver les activités dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Il en va de même pour d'éventuels travaux de réaménagement de la rue Notre-Dame ou même d'établissement d'un mode de transport lourd sur le territoire.

Il importe donc de prévoir dès maintenant des mesures pour assurer la fluidité du transport des marchandises par voies routières pendant cette période. Des rencontres avec les groupes concernés du milieu économique, notamment CargoM et le Port de Montréal, devraient ainsi être organisées par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et la Ville de Montréal. Le comité consultatif devrait également être mis à contribution dans un tel contexte.

Recommandation n° 9 : Élaborer une stratégie visant à assurer la fluidité des déplacements et du transport des marchandises pendant les travaux majeurs prévus au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine ou sur d'autres chantiers d'envergure.

Conclusion

Le transport et la logistique constituent un secteur stratégique de la région métropolitaine regroupant près de 45 000 emplois directs et 70 000 emplois indirects. Montréal se distingue des autres chaînes logistiques internationales par la qualité de sa main-d'œuvre ainsi que par son excellent rendement dans les temps de transferts intermodaux. Le port de Montréal peut entre autres rejoindre un bassin 70 millions de consommateurs par train en 36 heures et 40 millions de personnes en moins de 48 heures par camion. Fort de ses atouts, le port connaît une hausse soutenue de son volume d'activités commerciales.

Cet essor devrait se poursuivre notamment grâce à la signature par le Canada de trois importants accords commerciaux internationaux. Le secteur de la logistique et du transport est donc appelé à connaître une croissance soutenue au cours des prochaines années. Dans le contexte de transformation numérique caractérisant l'industrie, qui mise sur la présence de la grappe CargoM et de la supergrappe SCALE.AI, la logistique intelligente présente des possibilités des plus intéressantes.

La Chambre est convaincue que le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe est particulièrement bien placé pour saisir ces occasions, devenir un lieu d'innovation et afficher un leadership qui saura inciter fortement les investisseurs et les promoteurs à venir s'y établir. Le secteur de la logistique devrait être pleinement intégré aux efforts de revitalisation du secteur en raison du fort potentiel qu'il recèle et de sa capacité d'entraîner dans son sillage le développement d'une activité manufacturière légère en misant sur ses atouts distinctifs que sont la proximité du port et des voies de transport.

La Chambre est aussi consciente que le développement envisagé est susceptible de causer des nuisances dans un milieu où l'on peut vivre, travailler et se divertir. C'est pourquoi elle demande qu'un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation soit déployé sans compromis au profit de toutes les parties prenantes.

Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Miser sur les avantages concurrentiels du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe pour tirer profit des occasions de développement en logistique et en transport de marchandises.

Recommandation n° 2 : Poursuivre les travaux de la zone industrialo-portuaire de Montréal amorcés par le gouvernement du Québec et les partenaires de l'industrie.

Recommandation n° 3 : Veiller à l'achèvement des prolongements du boulevard de l'Assomption et de l'avenue de Souigny d'ici 2021.

Recommandation n° 4 : Mettre rapidement en œuvre les mesures prioritaires prévues selon l'axe 2 de la *Déclaration pour la revitalisation de l'Est de Montréal* visant la décontamination et la valorisation de sites stratégiques et accorder la priorité au secteur Assomption Sud–Longue-Pointe.

Recommandation n° 5 : Protéger l'accès au port de Montréal afin d'assurer le développement des activités portuaires et de préserver l'intégrité des espaces industriels.

Recommandation n° 6 : Déployer un plan complet et cohérent de mesures d'atténuation et doter celui-ci des ressources adéquates.

Recommandation n° 7 : Privilégier une réglementation et un zonage qui n'imposent pas un fardeau indu nuisant à la compétitivité des entreprises du secteur.

Recommandation n° 8 : Constituer une table de concertation favorisant la collaboration et la mobilisation des parties prenantes tout au long du processus de revitalisation.

Recommandation n° 9 : Élaborer une stratégie visant à assurer la fluidité des déplacements et du transport des marchandises pendant les travaux majeurs prévus au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine ou sur d'autres chantiers d'envergure.