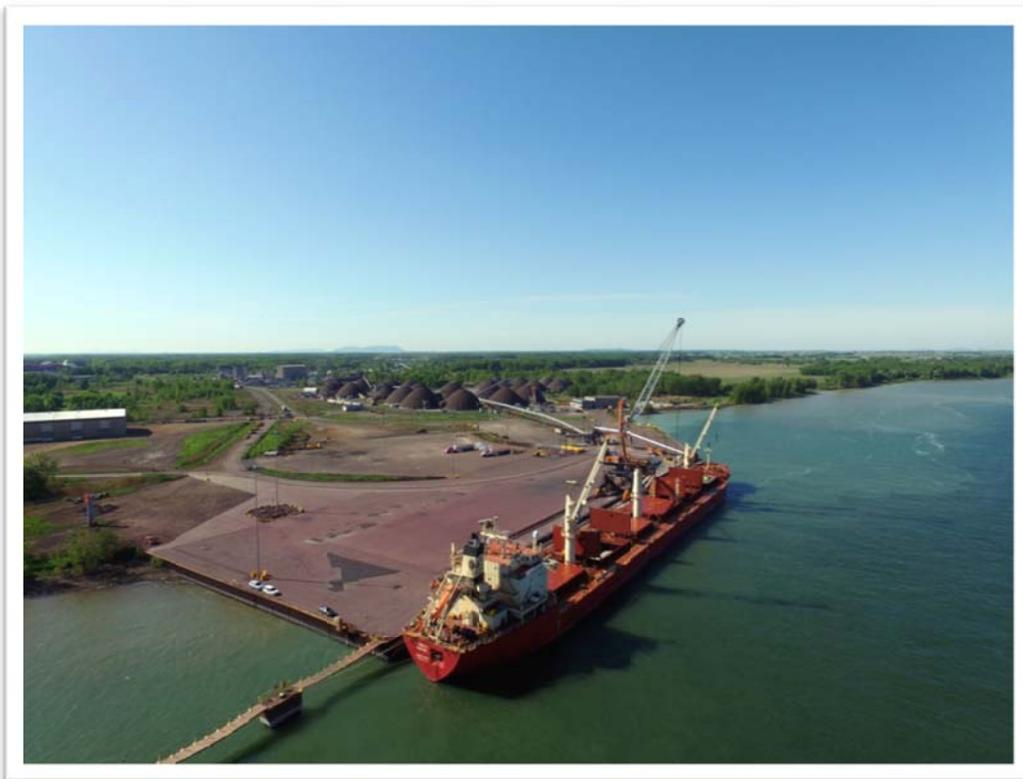


Mémoire de la Ville de Contrecœur sur le projet de loi n°85

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.



Juillet 2017

1 La ville de Contrecoeur

La ville de Contrecoeur est une magnifique ville riveraine qui s'étend en bandeau sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent sur près de 24 kilomètres. Située en Montérégie, à seulement 40 km à l'est de Montréal, elle est l'une des six municipalités de la MRC de Marguerite-D'Youville et fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

La ville de Contrecoeur est une communauté dont l'économie actuelle est largement dominée par le secteur industriel. Le grand complexe sidérurgique ArcelorMittal ainsi que les PME manufacturières et de services qui gravitent autour, assurent des emplois bien rémunérés à plus de 1200 personnes et contribuent largement à donner aux quelques 8000 citoyens de Contrecoeur, un milieu de vie dynamique.

La ville de Contrecoeur possède de nombreuses infrastructures de transport intermodales, ce qui en fait un site de choix pour les projets d'entreprise. Parmi les avantages que les entreprises du secteur de la transformation et de la logistique possèdent en s'établissant à Contrecoeur on note :

- la présence d'un port accessible douze mois par année, doté d'équipements des plus modernes pour le transbordement des marchandises;
- l'autoroute 30 reliée aux principaux axes routiers de la rive sud de Montréal, qui permettent un accès à l'Ontario;
- une ligne de transport ferroviaire du CN;
- un réseau de gaz naturel à fort débit;
- un réseau électrique de grande puissance.

L'ensemble de ces infrastructures permet un accès facilité aux intrants et une distribution adéquate des marchandises en vrac et d'ici quelques années, par conteneurs, vers les marchés nord-américains et internationaux.

Le développement d'un pôle logistique et d'une zone industrialo-portuaire, appuyé par la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, aura des retombées économiques importantes pour notre milieu. La croissance des activités portuaires sera au cœur du développement de la ville et de la région, ce qui lui permettra de bien se positionner dans le domaine de la logistique de transport et ainsi, assurer sa compétitivité à l'échelle nationale et internationale.

La mission de la Ville de Contrecoeur est d'assurer de façon participative et responsable, le développement économique, social, communautaire, récréatif, touristique et culturel de la ville de Contrecoeur en mettant en valeur notre vocation de « **ville sur le fleuve** ».

2 Contrecoeur et la Stratégie maritime

La Stratégie maritime, annoncée en juin 2015 par le gouvernement du Québec, confirme qu'un pôle logistique verra le jour à Contrecoeur. La ville a également été identifiée à titre de zone industrialo-portuaire. Nous sommes la seule ville au Québec avec cette double vocation.

La Stratégie maritime mise sur les avantages concurrentiels du Québec, en particulier sur son positionnement géographique stratégique par rapport aux grands marchés nationaux et internationaux, dans un contexte où les échanges commerciaux sont favorisés par différents accords économiques de nature internationale. C'est un pilier majeur du plan économique du Québec.

La Stratégie maritime vise à positionner le Québec comme porte d'entrée aux grands marchés du nord-est de l'Amérique du Nord. Elle veut aussi saisir les opportunités, comme l'entente de libre-

échange avec l'Union européenne, qui donnera au Québec un accès privilégié à un bassin de consommateurs supplémentaires de 350 millions de personnes.

Les retombées économiques de ces projets d'envergure sont importantes. La position géographique de la Contrecœur lui confère un rôle stratégique dans le domaine de la logistique et de la distribution terrestre, ferroviaire et maritime. Ainsi, la ville bénéficie de plusieurs atouts lui permettant de se positionner comme un carrefour stratégique de distribution.

3 Expansion du Port de Montréal à Contrecœur

Le site de Contrecœur du Port de Montréal accueille déjà une activité portuaire depuis le milieu des années 1950 destiné aux marchandises en vrac et le Port de Montréal travaille présentement à ouvrir un terminal de conteneurs au cours des prochaines années. Entre 1988 et 1992, l'Administration portuaire de Montréal a fait l'acquisition du terminal existant à Contrecœur, ainsi que des terrains avoisinants afin de se constituer une réserve foncière d'une superficie totale de 468 hectares, comprenant les atouts suivants :

- ✓ Configuration propre à l'opération d'un terminal moderne;
- ✓ Proximité d'un réseau ferroviaire et du réseau routier (autoroute 30);
- ✓ Espace pour le développement industriel et logistique;
- ✓ Voisinage principalement industriel, facilitant la cohabitation avec les milieux habités.

Le projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecœur vise la création d'un nouveau port de transit de conteneurs qui, à terme, pourra recevoir 3,5 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds).

- ✓ La première phase permettra de manutentionner annuellement 1,15 M de conteneurs EVP incluant :
 - Deux postes à quai et une aire de manutention de conteneurs;
 - Une cour ferroviaire intermodale, connectée au réseau principal;
 - Un portail d'accueil pour les camions, relié au réseau routier;
 - Des installations de soutien.

Sa construction devrait débuter vers 2018-2019 et selon les projections de croissance actuelles, la mise en activité du terminal est prévue vers 2021-2022.

Tout comme pour le modèle que l'on cite régulièrement, le port américain de Savannah, nous croyons que la venue prochaine d'un nouveau port de transit de conteneurs amènera un grand nombre d'entreprises œuvrant dans le secteur de la logistique du transport de marchandises à s'établir à proximité. Alors, aussi bien faire en sorte que tout cela soit bien coordonné.

4 Le contexte mondial

Il y a encore quelques années, l'Asie, la Chine en particulier, était considérée comme l'usine du monde par une production industrielle tournée vers les produits de consommation et usages quotidiens. Pour le Québec en particulier, tout ce qui venait de ce continent transitait à plus de 80 % par le rail via les ports du Pacifique. Cela n'est plus le cas présentement.

Il semble que les unités de production destinées à la consommation et produits d'usages quotidiens se déplaceront ailleurs et les yeux se tournent maintenant vers l'Afrique. Ce continent, qui fait trois fois la dimension des États-Unis, possède d'immenses ressources et richesses naturelles. De plus, la population qui est présentement à plus d'un milliard devrait passer à près de 3 milliards d'ici 2050. On voit maintenant les grands joueurs économiques tels les entreprises

chinoises, les grands joueurs européens et américains y installer de grands complexes industriels destinés à leurs propres besoins et marchés.

Pour le Québec, pour nos entreprises, pour nos grands projets industriels, il s'agit d'une occasion à ne pas manquer en multipliant les partenariats d'affaires avec ce continent afin de s'assurer que les flux de transport puissent continuer d'avantager Montréal et le Québec en transitant par notre port.

L'entente de libre-échange avec l'Union européenne qui pourra, d'après les experts, continuer de favoriser un flux de transport des marchandises transitant par les ports européens, créera également un effet positif sur les projets de Contrecœur.

5 Les marchés desservis par le Port de Montréal

De tous les ports de la côte est nord-américaine, c'est le Port de Montréal qui offre l'accès le plus direct et le plus économique aux principaux marchés du centre du Canada, du Nord-Est et du Midwest américains.

De plus, le Port de Montréal est relié, par les transporteurs maritimes qui le desservent, à plus de 100 pays sur les 5 continents. Il offre des liens directs avec les grands ports en Europe du Nord, dans la Méditerranée, dans les Caraïbes et en Afrique du Sud.

Le Port de Montréal offre la route la plus courte entre l'Europe et la Méditerranée et l'Amérique du Nord. Les temps d'attente se comparent favorablement aux standards américains. Cet avantage sera sans doute mis à profit dans le cadre de la récente entente de libre-échange entre le Canada et l'Europe.

Le pôle logistique régional de Contrecœur est ainsi bien complémentaire à celui de la MRC de Vaudreuil-Soulanges qui couvre d'autres marchés et qui est arrimé à des gares intermodales.

6 Pôle logistique et zone industrialo-portuaire

Le développement d'un pôle logistique représente une valeur ajoutée au Port de Montréal à Contrecœur, dont l'expansion et la transformation en port à conteneurs sont prévues dans un horizon d'environ 3-4 ans pour la première phase.

Le terminal de Contrecœur deviendra un important maillon de la chaîne d'importation et d'exportation au Québec, entre autres par son accès quasi direct au marché européen. Grâce à son pôle logistique à proximité qui se développera et qui sera constitué de centres de distribution qui réaliseront des activités logistiques, il devient très avantageux pour toute entreprise exportatrice ou importatrice de s'installer à Contrecœur.

Le pôle logistique permettra d'améliorer la chaîne logistique des entreprises manufacturières par l'appropriation des technologies et de services spécialisés. Tous les services à l'exportation qui se grefferont aux activités portuaires procureront au pôle logistique régional de Contrecœur un avantage hautement concurrentiel.

La zone industrialo-portuaire, quant à elle, procurera un avantage puisque toutes les marchandises arrivant par bateau (en vrac ou en conteneur) pourront être transformées à même les entreprises implantées dans celle-ci, et retournées par voies fluviales, ferroviaire ou terrestre. Les terrains vacants à Contrecœur sont situés à proximité des services portuaires et d'infrastructures routières et ferroviaires, ce qui procure un avantage compétitif aux entreprises manufacturières en matière d'approvisionnement et de transit de marchandises. La zone

industrialo-portuaire permettra une synergie entre les services portuaires, les industries maritimes et les industries connexes comme l'entreprise ArcelorMittal qui bénéficie déjà de cette synergie.

Depuis maintenant près de 3 ans, nous avons mis en place différents chantiers de travail, en collaboration avec notre MRC, pour nous y préparer. Une soixantaine de parties prenantes et partenaires travaillent déjà sur les différents enjeux. Ces chantiers de réflexion couvrent un grand nombre de secteurs d'intérêts :

- Le recrutement et la formation de la main-d'œuvre;
- Les impacts environnementaux;
- L'acceptabilité sociale;
- Les impacts du transport ferroviaire sur le transport terrestre;
- La sécurité;
- Le concept, la gouvernance;
- La question de la mise en place d'une zone franche.

Le tout nous permettra de déposer un plan de développement à l'automne 2017.

7 Les retombées du pôle logistique

Contrecœur connaît une croissance rapide. Elle devrait atteindre dans quelques années une population d'environ 10 000 habitants grâce à une banque de terrains encore disponibles pour le développement résidentiel. La venue du pôle logistique pourrait créer jusqu'à 15 000 emplois dans la région, sans compter les 1000 emplois qui seront créés directement aux installations maritimes.

Selon l'étude DAA Stratégies et E & B data réalisée en 2014 et commandée par la MRC de Marguerite-D'Youville en collaboration avec la Ville de Contrecœur, la Ville de Sorel-Tracy, le CLD de Pierre-De Saurel, la Ville de Verchères, la Ville de Varennes et Développement économique Longueuil, le pôle logistique dans la région de l'est de l'autoroute 30 permettra l'implantation de près de 375 entreprises sur une période de 20 ans qui contribueront à créer et maintenir plus de 24 000 emplois au Québec à terme.

La création du pôle générera des activités de construction de l'ordre de 8 milliards pour la construction de bâtiments et la mise en place des équipements nécessaires au fonctionnement du pôle logistique, soit plus de 2000 emplois en moyenne par année sur une période de 20 ans. Il contribuera également au PIB de la province une valeur de l'ordre de 1,2 milliard en moyenne par année sur la période de 20 ans et générera des rentrées fiscales de près de 200 millions \$ en moyenne par an pour le gouvernement du Québec.

8 Notre compréhension du projet de loi 85

À la lecture du projet de loi 85, nous comprenons que les mesures spéciales visant à favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique décrite à la section III du projet de loi ne touchent que des territoires localisés à proximité de l'autoroute 30 **mais uniquement à l'ouest de l'autoroute 10 ainsi que sur le territoire de Coteau-du-Lac?**

Comme mentionné précédemment, les tendances à long terme dans le domaine des flux de transport seront de voir de plus en plus de marchandises arrivant au Québec par la voie maritime.

Il est donc étonnant, d'un point de vue économique, que les projets de pôle logistique à Contrecœur ainsi que l'agrandissement du port de Montréal à Contrecœur ne soient pas

considérés dans les limites des territoires décrits aux cartes mentionnées à l'article 3 du projet de loi, alors que l'article 1 du projet de loi stipule que :

«1. La présente loi vise à favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique :

1° dans un pôle logistique sur le territoire de la Municipalité des Cèdres;

2° dans un pôle logistique sur le territoire de la Ville de Contrecoeur;

3° aux abords de l'autoroute 30 dans la région de la Montérégie »

Selon notre lecture, le projet de loi 85 permettrait également le transfert de terrains destinés à l'agriculture vers des territoires pouvant recevoir de l'industriel (article 5 à 8 du projet de loi).

Ainsi, nous pensons qu'il est important pour notre ville de disposer également d'outils d'aménagement du territoire similaires à ceux dont disposeront la région de la Montérégie Ouest et ce, afin de s'assurer de répondre aux demandes d'implantation de nouvelles entreprises.

Une partie importante des terrains vacants appartenant au Port de Montréal et à la Ville sont situés stratégiquement face aux futures installations portuaires. Ces terrains sont localisés dans **la zone agricole** et les mesures spéciales comprises dans le projet de loi (article 5 à 8 du projet de loi) devraient également s'appliquer sur ce territoire. Nous croyons que le secteur de l'Ouest de la Montérégie est grandement favorisé par ce projet de loi (exemple récent du parc industriel Alta à Coteau-du-Lac) et nous souhaitons l'équité entre les régions limitrophes au corridor de l'autoroute 30.

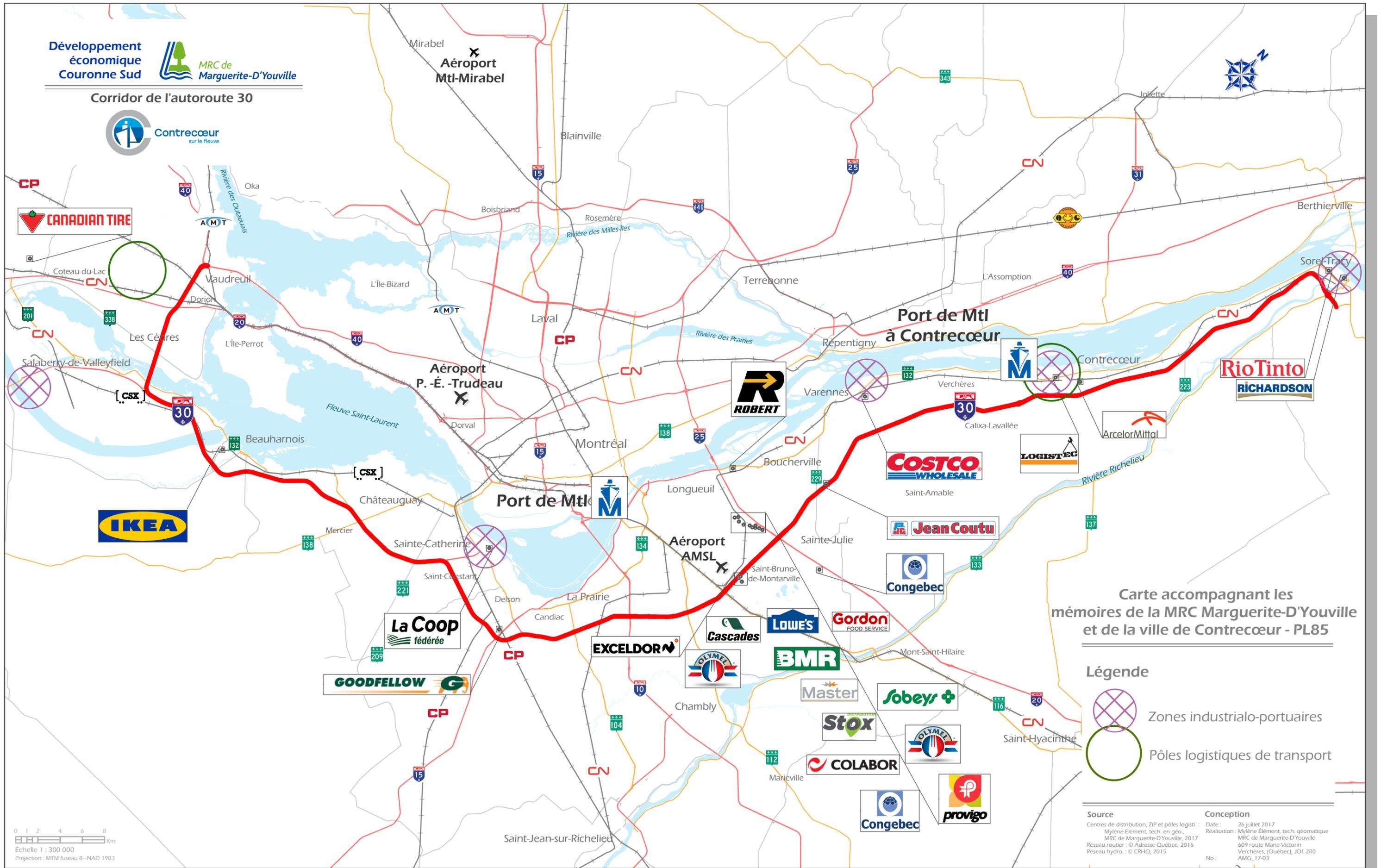
9 Conclusion

Avec un projet aussi ambitieux que la Stratégie maritime du Québec qui prévoit, pour notre ville, l'implantation d'un nouveau port de transit de conteneur qui, à terme, pourra recevoir 3,5 millions de conteneurs EVP (ce qui en ferait le 2^e port en importance au Canada) et qui prévoit également la création d'un pôle logistique et d'une zone industrialo-portuaire (Contrecoeur-Varenes) lesquels projets devraient permettre la création de près de 15 à 16 000 emplois dans les 20 prochaines années, nous croyons qu'il serait équitable d'avoir les mêmes outils de développement que la Montérégie Ouest.

L'industrie du transport maritime a de belles années devant elle. Si on veut en maximiser les retombées et s'assurer que tous nos scénarios de créations d'emplois et de richesse se réalisent, il est impératif de réviser ce projet de loi. À notre avis, il faut lui donner une perspective découlant de la réalité à venir. Celle-ci passe par davantage d'outils pour le **secteur est de l'A-30**, d'autant plus que Contrecoeur est la seule ville au Québec à posséder un pôle logistique et une zone industrialo portuaire.

Nous vous remercions de prendre en considération notre position.

p. j. Carte illustrant l'ensemble du corridor de l'autoroute 30, 26 juillet 2017, AMG_17-03



Carte accompagnant les
mémoires de la MRC Marguerite-D'Youville
et de la ville de Contrecœur - PL85

Légende

-  Zones industrialo-portuaires
-  Pôles logistiques de transport

Source	Conception
Centres de distribution, ZIP et pôles logist. : Mylène Élément, tech. en géo., MRC de Marguerite-D'Youville, 2017	Date : 26 juillet 2017 Réalisation : Mylène Élément, tech. géomatique MRC de Marguerite-D'Youville
Réseau routier : © Adresse Québec, 2016	609 route Marie-Victorin Verchères, (Québec), J0L 2R0
Réseau hydro. : © CRHQ, 2015	AMG_17-03
	No :