

CAT – 013M
C.P. – P.L. 85
Implantation
de deux pôles
logistiques

Mémoire 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

LA MRC DE MARGUERITE-D'YOUVILLE

La MRC de Marguerite-D'Youville est un organisme municipal qui touche plusieurs secteurs d'activité, dont :

- l'aménagement du territoire;
- le développement économique;
- l'environnement, la gestion des matières résiduelles et des cours d'eau;
- le transport adapté;
- la cour municipale.

D'une superficie de 406 km², dont 348 km² en zone terrestre, laquelle est à 70 % en zone verte, elle compte une population de 78 117 personnes réparties dans six municipalités.

Municipalité	Population
Calixa-Lavallée	500
Contrecœur	7 740
Saint-Amable	12 387
Sainte-Julie	30 088
Varenes	21 620
Verchères	5 782

Source : Répertoire des Municipalités du MAMOT 2015

Au niveau sociodémographique, nous notons :

- un taux d'emploi de plus de 70 %, l'un des plus élevés au Québec, mais en léger recul depuis 2006;
- un taux de chômage d'environ 4 %, l'un des plus bas au Québec;
- un revenu moyen des ménages de plus de 75 000 \$, l'un des plus élevés au Québec;
- un niveau de scolarité supérieur à la moyenne québécoise;
- une population plus jeune que la moyenne québécoise, mais qui tend à rattraper celle-ci;
- un territoire comptant plus de 22 000 emplois.

Pour la MRC de Marguerite-D'Youville, nos deux dossiers prioritaires en matière de développement économique sont celui de la mise en place d'une plateforme multimodale en logistique de transport, basée sur les investissements à venir du Port de Montréal sur son site de Contrecœur et celui de la zone industrialo-portuaire de Contrecœur-Varenes, pour lesquels nous entendons mettre tous les efforts au cours des prochaines années.

D'ailleurs, concernant cette même stratégie, il importe que le gouvernement québécois puisse comprendre le rôle stratégique du Port de Montréal comme principal outil d'import-export et que ces deux projets qui se développeront sur notre territoire puissent être priorités. Nous attendons toujours l'annonce de grands projets industriels en lien avec cette stratégie et nous croyons que notre région, considérant les milliers d'emplois qui sont ici en jeux, est un des secteurs qui doit être privilégié en matière d'investissement.

Nous sommes néanmoins conscients de certains autres enjeux tels ceux du respect des milieux naturels, de la présence d'espèces menacées comme la rainette faux-grillon et de l'impact de l'accroissement des activités industrielles sur les populations locales. C'est pourquoi nous espérons que le gouvernement québécois puisse nous donner tous les outils et les ressources financières pour faire face à ces défis qui sont aussi pour nous des opportunités de faire les choses de façon exemplaire.

1. L'IMPORTANCE DE LA STRATÉGIE MARITIME POUR LA MRC DE MARGUERITE-D'YOUVILLE

Tout d'abord, nous voulons souligner notre entière satisfaction quant à l'intention du gouvernement de mettre en place, à la suite de l'adoption de la Stratégie maritime, un pôle logistique de transport à Contrecoeur, dans la MRC de Marguerite-D'Youville, et ce, juste à côté des futures installations de transit de conteneurs de l'Administration portuaire de Montréal. Cette future infrastructure, avec la mise en place d'une zone industrialo-portuaire qui inclura également Varennes, saura créer un contexte particulier permettant un essor économique soutenu pour l'ensemble de la grande région de Montréal. Ce projet aura aussi des impacts pour l'ensemble de l'économie québécoise au cours des prochaines années, car la région de Contrecoeur et de Varennes, avec plus de 1 700 hectares de terres disponibles, dont 800 hectares constructibles, en constitue l'une des pierres angulaires en étant située quasiment au centre du Québec manufacturier.

Nous nous réjouissons également de l'intention de créer, entre autres, un guichet unique pour le développement de l'autoroute 30 (A-30). Comme vous le savez, cette autoroute traverse la Montérégie, soit une importante région industrielle, qui s'étend de Sorel-Tracy jusqu'au secteur de Vaudreuil-Soulanges en passant, évidemment, par le territoire de notre MRC. Nous souhaitons faire valoir, par ce mémoire, tout comme mentionné dans celui de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qu'il importe d'élargir le territoire couvert par ce projet de loi à l'ensemble de la région traversée par le corridor de l'A-30.

D'ailleurs, la MRC de Marguerite-D'Youville supporte pleinement le développement d'un pôle logistique du côté de Vaudreuil-Soulanges. Ce projet est essentiel pour l'économie du Québec, au même titre que celui prévu du côté de notre MRC, puisqu'il comble les besoins logistiques pour le commerce provenant de l'Asie et transitant par la côte Ouest alors que le nôtre répond aux besoins du commerce provenant de l'Europe du Nord, de la Méditerranée, des Caraïbes et de l'Afrique. Ces deux projets sont complémentaires pour arriver à un véritable développement de la logistique au Québec qui permettra d'en retirer tous les bénéfices économiques pour les québécois et les québécoises.

2. LE GUICHET UNIQUE

À l'instar de la CMM, nous croyons que le gouvernement québécois doit tenir compte des différents acteurs municipaux et régionaux pour ce qui est de la mise en place d'un guichet unique pour lequel nous sommes favorables.

Vous savez sans doute que l'initiative de la mise en place de la grappe métropolitaine de logistique et de transport Cargo M a été initiée par notre MRC. Depuis le début de nos travaux dans ce projet, nous avons toujours été convaincus qu'il importait de faciliter le travail des

entreprises qui viendront s'établir dans notre région pour profiter de la proximité des futures installations du Port de Montréal à Contrecoeur. Nous croyons, comme on peut le voir ailleurs, par exemple, à Savannah qui inspire plusieurs acteurs de cette industrie, que Cargo M mériterait d'occuper une place dans la composition du comité qui pilotera ce guichet à titre de représentant de l'industrie de la logistique, tout comme nous croyons aussi que ce même comité devrait faire une place aux élus locaux à titre de responsables de l'aménagement et du développement du territoire. Il s'agit donc, selon nous, de joueurs incontournables.

Enfin, parce que l'on parle ici d'abord du développement de deux pôles logistiques, à Contrecoeur et dans la région de Vaudreuil-Soulanges, il nous apparaît également, dans le cadre de ce guichet unique, que nos deux entités politiques respectives soient présentes statutairement au sein de ce nouveau service.

3. LES RÈGLES DÉROGATOIRES AUX DIFFÉRENTS PLANS D'URBANISME

Dans le cadre de ce projet de loi, c'est surtout les mesures qui permettraient de déroger aux différents plans d'urbanisme qui nous préoccupent, car telles que présentées, celles-ci auront des impacts auprès du monde agricole qui, dans nos projets, est aussi l'un de nos partenaires, et ce, sans compter le rôle et les responsabilités des municipalités.

Ce projet de loi, qui permettra au gouvernement de fixer, à l'intérieur de territoires définis, des règles d'urbanisme propres à favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique, sans consultation avec le monde municipal, va complètement à l'encontre de l'esprit de coopération qu'il doit y avoir entre le gouvernement et ses partenaires municipaux. Et ici, nous ne considérons même pas le fait que l'on touche aussi à plusieurs aspects légaux.

Nous aimerions donc revenir sur les quatre critères d'établissement de pôles logistiques tels qu'adoptés dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, dont nous faisons évidemment nôtres :

1. Des sites devant bénéficier d'accès directs au réseau routier métropolitain;
2. Des sites ayant un accès direct au réseau ferroviaire;
3. Des sites situés près d'installations portuaires ou aéroportuaires;
4. Des sites permettant l'aménagement de zones tampons.

Si l'on se réfère à ces critères et comme prévu dans le projet de loi, il nous apparaît préoccupant que le gouvernement se donne l'autorisation, par décret et sans consultation, de changer certains zonages pour permettre l'établissement d'industries dans certaines zones agricoles, en échange d'autres terrains en zone blanche qui seraient réaffectés à l'agriculture. Il faut aussi prendre en considération que cette disposition affecterait directement l'assiette fiscale

potentielle de certaines municipalités touchées par ce projet de loi, ce qui va à l'encontre du pacte fiscal justement signé entre les municipalités et le MAMOT au cours de l'année 2015 où l'on souhaite une plus grande autonomie de ces gouvernements de proximité.

Toutefois, si les dispositions de la section III du projet de loi sont maintenues par le Gouvernement, il est essentiel d'accorder les mêmes pouvoirs en matière de règles d'urbanisme à notre territoire et plus particulièrement au secteur de Contrecœur où l'on retrouve le pôle logistique. En ce sens, les territoires décrits aux cartes gouvernementales devraient comprendre l'ensemble du corridor de l'autoroute 30 et non seulement la portion de territoire située à l'ouest de l'autoroute 10.

Comme pour la CMM, nous estimons donc préférable de retenir un autre mécanisme pour identifier les terrains qui pourraient faire l'objet d'un décret gouvernemental à la suite d'une analyse territoriale impliquant les instances locales et régionales, car celles-ci possèdent une connaissance détaillée des milieux concernés.

C'est pourquoi nous nous questionnons sur l'intention décrite à l'article 3 de ce projet de loi qui veut permettre au ministre, s'il le juge approprié, de prendre toutes dispositions pour faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique dans la grande région de Montréal. Aujourd'hui, quand nous parlons de développement économique, nous devons également considérer les attentes de la population dans cet esprit du « vivre ensemble ». Il nous apparaît évident que tout projet industriel doit également obtenir la plus large acceptabilité sociale, et qui de mieux que le monde municipal et régional pour écouter les attentes de la population et des groupes d'intérêt, expliquer tout projet dans ce domaine et trouver des solutions novatrices. Notre rôle ici est donc aussi de faire le lien entre l'action gouvernementale et la population locale, d'où l'importance de faire de ce palier gouvernemental un partenaire privilégié.

Encore une fois, nous insistons sur le fait que l'on ne peut exclure la MRC de Marguerite-D'Youville dans ce projet de loi comme c'est le cas si l'on se fie aux cartes incluses dans celui-ci alors que le Port de Montréal, incluant ses futures installations de Contrecœur, est et sera encore pour très longtemps le principal outil d'import-export pour l'économie québécoise et que les règles de la section III sont introduites pour : « *favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique (article 3)* ».

Nous croyons également, dans l'optique d'un véritable développement économique intégré, à l'importance d'éviter que le développement du corridor de l'A-30 se fasse par secteurs isolés. Au contraire, ce qui fera la force de ce corridor sera le fait que c'est l'ensemble de ce territoire qui saura et pourra profiter de cette stratégie de développement économique, un peu comme la route 128 du côté de Boston qui fut le symbole de la reconversion industrielle de cette région. Il importe également qu'il y ait équité entre les différents secteurs de l'A-30 si l'on veut en faire aussi un modèle en matière de développement économique structurant.

Nous comprenons que, depuis le début, nos municipalités concernées et la MRC jouent un grand rôle dans la promotion et l'implantation d'un pôle logistique et d'une zone industrialo-portuaire. Nous sommes convaincus que de faire abstraction de nos propres outils de planification serait très mal interprété par nos populations. En ce sens, nous appuyons la recommandation no 5 de la CMM indiquant qu'il faut modifier l'article 5 de ce projet de loi pour que le gouvernement du Québec puisse aussi respecter les outils de planification métropolitains, régionaux et locaux.

4. L'IMPORTANCE DE VALORISER LES FRICHES INDUSTRIELLES

Nonobstant l'absence de cartes touchant notre territoire dans cette intention de créer un véritable corridor de développement économique le long de l'A-30, et considérant l'importance à venir de l'expansion du Port de Montréal comme principal outil d'exportation des produits manufacturiers québécois et plaque tournante de tout projet touchant la logistique, à Contrecoeur, nous avons également de grandes inquiétudes pour ce qui est de l'article 7 du projet de loi no 85.

Cet article prévoit l'inclusion, dans la zone agricole, d'immeubles d'une superficie équivalente à celle des immeubles pouvant être utilisés à des fins autres que l'agriculture en vertu de l'article 5. Bien que l'on ne mentionne rien pour la MRC de Marguerite-D'Youville, nous considérons que la priorité, dans un souci de respect des autorités municipales, devrait d'abord être de mettre l'emphase sur la valorisation d'un grand nombre de terrains contaminés que l'on retrouve un peu partout dans la grande région de Montréal et, en particulier, sur notre territoire.

Il est en effet prévu, par le gouvernement, la mise en place d'une zone industrialo-portuaire sur notre territoire, qui inclut les anciens terrains de Pétromont qui sont en voie de décontamination et où certaines implantations ont déjà été annoncées telles que celle de l'entrepôt de Costco. D'une superficie de près de 200 hectares, ces terrains sont une opportunité pour faire du développement industriel sans avoir, à court terme, à piger dans les zones agricoles des autres municipalités.

Ainsi, nous recommandons de retirer cet article et plutôt d'en inclure un nouveau qui soulignerait l'importance de valoriser des terrains comme ceux que l'on retrouve à Varennes, le long de l'A-30, et de ce fait, éviter de se mettre une autre contrainte en termes de temps.

Néanmoins, et malgré la présence de certains terrains contaminés ayant un potentiel de développement, il serait plausible qu'à la suite de l'adoption dudit projet de loi, certains secteurs où l'on retrouve quelques terres zonées vertes, mais sans grand potentiel agricole, doivent être inclus dans le périmètre urbain afin de régulariser ou d'agrandir certaines zones industrielles vouées au développement de la logistique et de la zone industrialo-portuaire.

Finalement, nous croyons que 24 mois pour développer des sites industriels, comme mentionné dans l'article 9 du projet de loi, est un délai un peu court en matière de développement économique, d'autant plus que c'est d'abord une question de compétitivité pour le Québec que de donner quelques options aux entrepreneurs, car ce sont ceux-ci, en fin de compte, qui décideront où ils iront.

5. LES GRANDS FLUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET LE PORT DE MONTRÉAL

Le principal outil de développement économique pour le secteur manufacturier québécois, en particulier, est le Port de Montréal. Ses projets d'expansion au cours des prochaines années représentent pour l'économie québécoise de nouvelles opportunités mais celles-ci reposent sur un modèle qui risque d'être largement modifié au cours des prochaines décennies et pour lequel il faudra s'ajuster et travailler en concertation avec tous les acteurs concernés par la stratégie maritime.

Malgré l'entente de libre échange Canada-Union européenne, qui consolidera la position de Montréal comme principale porte d'entrée, et de sortie pour le commerce transatlantique dans les années qui viennent, on ne peut s'empêcher de voir plus loin.

L'usine du monde qu'a été l'Asie, la Chine en particulier au cours des trente dernières années, tend à se délocaliser vers d'autres continents, l'Afrique en particulier. Ces changements dans les grands flux de marchandises qui s'y inscriront au suivi de ces délocalisations représentent une menace pour les activités portuaires de Montréal et, donc, pour nos entreprises exportatrices grandes créatrices d'emplois partout sur le territoire québécois.

Il faut savoir que la journée où il y aura la présence d'un important secteur manufacturier sur ce continent, et les PIB des dernières années de plusieurs pays africains le confirment, il y a de fortes chances que les ports de la côte Est américaine soient avantagés par rapport à Montréal. C'est donc tout le scénario de croissance de ses activités, et donc des prévisions des retombées économiques que générerait la stratégie maritime, qui ne se réaliseront pas, ou du moins que partiellement, malgré l'entente de libre échange Canada-Union européenne.

C'est pourquoi le projet de loi 85 doit aussi tenir compte de cela et du rôle central que joueront les activités portuaires à Contrecoeur comme pilier central de la production manufacturière québécoise destinée à l'exportation. En se donnant tous les outils nécessaires à son succès, et donc aussi à ceux du pôle logistique de Contrecoeur et de la zone IP de Contrecoeur-Varenes, on se dotera aussi de moyens pour contrebalancer ces grands changements dans les flux de transport des marchandises internationaux en appuyant les efforts réalisés à l'international par l'Administration portuaire de Montréal. En négligeant le rôle futur du port de transit de conteneurs situé à Contrecoeur et des infrastructures intermodales et industrielles adjacentes, on pénalise tout le potentiel québécois d'exporter davantage, car plus il y a de conteneurs qui

arrivent ici, plus il y aura des conteneurs à remplir de produits d'ici destinés aux marchés internationaux.

Malgré que Montréal soit la porte d'entrée et de sortie la plus près pour toute marchandise destinée ou en provenance de l'Europe actuellement ou dans un futur à court et moyen terme, pour maintenir et accroître ce rythme, l'on devra tous bien comprendre le rôle stratégique du port et particulièrement de son futur terminal de transit de conteneurs du côté de Contrecoeur. Une stratégie maritime qui tend à ignorer ce fait tend à négliger le potentiel attractif que représentera ce site pour les grands joueurs internationaux que sont Mearsk, Hapag-Lloyd, MSC-CMA et autres OCCL. La journée où les marchandises en provenance, ou destinées à l'Afrique, passeront via ces transporteurs, par les ports américains, on aura à se questionner si cette stratégie maritime a été faite dans une réelle perspective de développement économique à long terme.

C'est pourquoi le projet de loi actuel représente une opportunité pour développer une véritable vision à long terme du développement économique pour la couronne Sud de Montréal si on tient compte de nos commentaires et de ceux de nos différents partenaires. Contrecoeur, Varennes et ses environs représentent, pour les investisseurs internationaux dans ce secteur d'activité, un potentiel attractif solide qui nous permettra certainement de pouvoir rivaliser avec nos compétiteurs de la côte Est américaine.

6. ÊTRE PARTENAIRE

Depuis 2009, au moment où nous présentions une proposition de partenariat au gouvernement québécois pour l'implantation d'un pôle logistique à Contrecoeur, notre territoire a toujours cherché à établir le plus large consensus avec l'ensemble des intervenants socioéconomiques de la Montérégie. À titre d'exemple, cette proposition de partenariat a été déposée avec l'appui des huit autres MRC et CLD de la Montérégie Est à l'époque.

C'est pourquoi nous sommes en accord avec la proposition de la CMM d'ajouter un article visant à prioriser la signature d'ententes de collaboration et de partenariat entre les deux pôles logistiques et les zones industrialo-portuaires de la Montérégie.

Notre approche a toujours été celle où tous seront gagnants à travailler ensemble et cela l'est encore davantage avec ce projet de loi. C'est pourquoi nous croyons que de soustraire les outils municipaux d'aménagement et de développement serait également un frein à l'élaboration et à la concrétisation de tout partenariat, car ce projet de loi, pour certains de ses articles, met ni plus ni moins certaines municipalités en conflit du fait de la surenchère qu'il pourrait y avoir quant à la désignation de nouvelles zones destinées à l'industrie de la logistique.

Ici nous croyons qu'il faut, et toujours dans l'esprit du pacte fiscal qui reconnaît les gouvernements de proximité, laisser aux acteurs municipaux le soin d'élaborer eux-mêmes

leurs propres ententes de partenariats. Cela peut être un peu plus long, mais certainement plus consensuel.

7. EN TERMINANT

Nous aimerions vous faire part du fait, Monsieur le Ministre, que notre territoire se veut un acteur totalement dévoué à la réalisation de la Stratégie maritime et au succès de l'implantation d'un pôle logistique et d'une zone industrialo-portuaire.

Le projet de loi no 85 doit permettre le développement de l'ensemble du corridor de l'A-30 en donnant les mêmes outils de développement à chaque MRC qu'il traverse, soit de Vaudreuil-Soulanges à Sorel-Tracy. Tel que nous le mentionnons plus haut, il importe de travailler avec tous, et ce, non seulement pour l'établissement d'un guichet unique, mais aussi pour éviter que certains secteurs de l'A-30 soient avantagés par des outils qui ne seraient pas disponibles pour tous.

En ce qui nous concerne, nous avons mis en place différents chantiers de travail en vue de réaliser, d'ici la fin de la présente année, un véritable plan de développement pour le pôle logistique régional de Contrecoeur. Ces chantiers, touchant l'environnement, la main-d'œuvre, le transport ferroviaire et terrestre, la sécurité, la zone franche et la gouvernance, permettent l'apport de plus d'une centaine d'intervenants socioéconomiques de la grande région de Montréal, dont des représentants du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation. Il s'agit d'un exercice de concertation qui, nous en sommes convaincus, permettra la plus large adhésion possible de la population à ces différents projets.

Nous souhaitons évidemment le développement de l'A-30 comme axe principal de l'industrie de la logistique au Québec et nous sommes également convaincus que la mise en place d'un guichet unique permettra d'atteindre rapidement certains objectifs. Cependant, nous estimons aussi que le monde municipal et le monde régional sont des acteurs privilégiés dans la réussite du développement économique du corridor de l'A-30, et c'est pourquoi nous vous invitons à considérer les quelques commentaires que nous avons émis dans ce mémoire.

Au plaisir de pouvoir échanger directement avec vous lors de la commission parlementaire portant sur ce sujet, je vous remercie, Monsieur le Ministre, de votre attention.



Suzanne Dansereau

Préfet

Mairesse de Contrecoeur

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Veillez noter que les propositions de la MRC de Marguerite-D'Youville sont soit complémentaires ou similaires à celles de la CMM :

- Accroître, avec une implication accrue des élus municipaux, le rôle de Cargo M dans la mise en place d'un guichet unique représentant l'industrie de la logistique dans la grande région de Montréal ainsi que celui du monde municipal à titre de principaux responsables de l'aménagement du territoire et du développement économique;
- Mettre un effort soutenu dans la valorisation des friches industrielles disponibles telles que l'on en retrouve à différents endroits, dont à Varennes sur l'ancien site de Pétromont, et qui seront disponibles très bientôt, considérant le processus de décontamination qui est en cours, pour recevoir de grands projets liés à l'industrie de la logistique;
- Respecter les outils de planification métropolitains, régionaux et locaux tels que les plans d'urbanisme, dont les villes se sont dotées et qui sont inclus dans les différents schémas d'aménagement des MRC, eux-mêmes inclus dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM;
- Inclure l'ensemble du corridor de l'A-30, soit exclure toute carte faisant référence à des territoires précis. Le présent projet de loi lance un signal mitigé aux éventuels investisseurs industriels en ne faisant référence qu'au secteur ouest de ce même corridor, alors qu'il s'étire jusque dans le secteur industriel de Sorel-Tracy, en passant à moins d'un kilomètre des futures installations de transit de conteneurs de l'Administration portuaire de Montréal à Contrecoeur;
- Promouvoir des ententes de partenariats entre les différentes zones logistiques, ce que proposent depuis déjà plusieurs années tous les intervenants socioéconomiques de l'ensemble de la Montérégie Est. Ces projets de partenariats peuvent toucher différents aspects, dont le démarchage international, en collaboration avec les grandes agences que sont Montréal International et Investissement Québec;
- Que soit modifié l'article 5 pour que le gouvernement du Québec puisse, par décret, permettre qu'un immeuble compris dans la zone agricole et faisant partie des deux pôles logistiques, du corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30, ainsi que des zones industrialo-portuaires dans la région métropolitaine de Montréal, soit utilisé à des fins autres que l'agriculture et prévoir des règles relatives à son lotissement ou à son aliénation qui dérogent à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, et ce, en respect des outils de planification métropolitains, régionaux et locaux.

ANNEXE 1

Résolution concernant l'adoption du mémoire relatif au projet de loi 85

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL de la séance ordinaire du conseil de la Municipalité régionale de comté de Marguerite-D'Youville tenue à sa salle du conseil, **le mardi 18 juillet 2017, à 20 h**, et à laquelle sont présents :

Madame la préfet Suzanne Dansereau, madame la mairesse Suzanne Roy de Sainte-Julie, messieurs les maires Daniel Plouffe de Calixa-Lavallée, François Gamache de Saint-Amable et Alexandre Bélisle de Verchères ainsi que madame la conseillère Brigitte Collin de Varennes et monsieur le conseiller Mario Gervais de Contrecoeur, formant quorum.

Résolution 2017-07-210

Mémoire relatif au projet de loi 85

CONSIDÉRANT le dépôt à l'Assemblée nationale du projet de loi numéro 85 (PL85) 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;

CONSIDÉRANT que la Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale procédera à des consultations particulières et tiendra des auditions publiques sur ledit projet de loi et que la Municipalité régionale de comté (MRC) est invitée à y participer;

CONSIDÉRANT que ledit projet de loi a notamment pour objectif de mettre en place des conditions gagnantes pour assurer le succès de la stratégie maritime dans le Grand Montréal;

CONSIDÉRANT que la MRC se sent des plus interpellée par ladite Stratégie maritime avec le déploiement du Pôle logistique régional de Contrecoeur et de la Zone industrialo-portuaire de Contrecoeur-Varennes;

CONSIDÉRANT qu'outre la mise en place d'un guichet unique, le PL85 offre peu d'outils pour favoriser le développement du territoire situé au nord-est de la MRC de Roussillon;

CONSIDÉRANT que la MRC juge opportun que toutes les composantes de la Rive-Sud de Montréal qui sont interpellées par la Stratégie Maritime disposent des mêmes outils de développement;

CONSIDÉRANT le développement à court terme du Port de Montréal à Contrecoeur, l'implantation du siège social et de l'entrepôt de Jean Coutu ainsi que de l'entrepôt de Costco à Varennes et des nombreux autres projets à venir;

CONSIDÉRANT le projet de mémoire remis aux membres du conseil sous le numéro SE/20170718-5.4;

.../2

Résolution 2017-07-210

IL EST PROPOSÉ par Mme Suzanne Roy
APPUYÉ par M. Mario Gervais

ET RÉSOLU à l'unanimité,

D'ADOPTER le projet de mémoire de la Municipalité régionale de comté à être présenté à la Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, dans le cadre de l'étude du projet de loi numéro 85.

ADOPTÉE

COPIE certifiée conforme
à Verchères, le 19 juillet 2017



M^e Nicolas Rousseau
Coordonnateur du Service juridique