



Projet de loi 85 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 de la Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon transmis au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

15 août 2017

Table des matières

La Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon (CCIRR).....	3
Mission.....	4
VISION.....	4
La MRC Roussillon en bref	4
Sommaire des recommandations.....	5
Recommandations :	8
La CCIRR est d'avis que le projet de loi 85 sera très bénéfique pour le développement économique de la MRC Roussillon en :	9
Conditions de succès.....	9
Pour accueillir les projets porteurs compatibles avec le projet de loi 85 la MRC Roussillon a besoin de soutien et bonification au niveau de l'infrastructure existante:	9

La Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon (CCIRR)

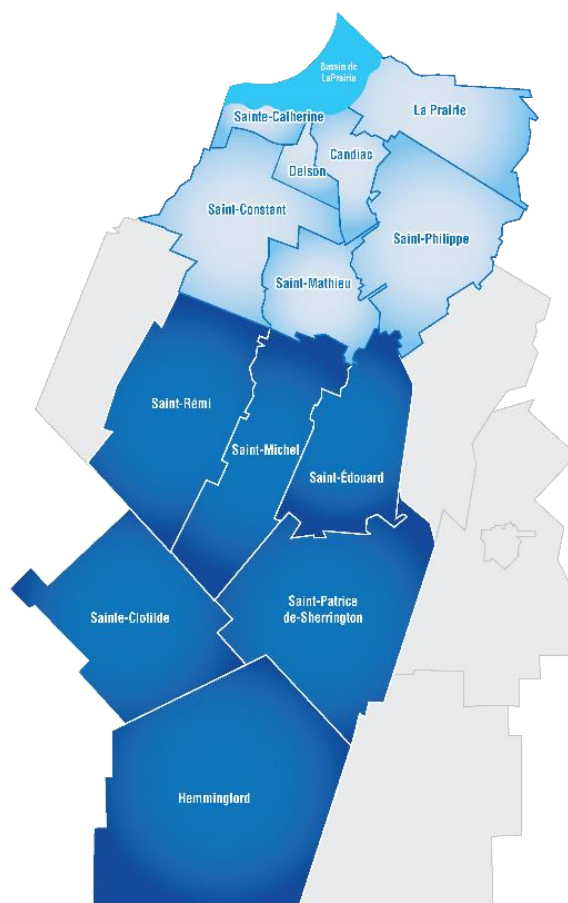
Créée il y a plus de 10 ans, la CCIRR compte à ce jour 13 municipalités et couvre par le fait même deux MRC, soit la MRC Roussillon ainsi que la MRC Jardins-de-Napierville. La CCIRR s'étend du port de Sainte-Catherine jusqu'aux douanes américaines.

MRC Roussillon :

- Sainte-Catherine
- Saint-Constant
- Delson
- Candiak
- La Prairie
- Saint-Philippe
- Saint-Mathieu

MRC Jardins-de-Napierville :

- Saint-Rémi
- Saint-Michel
- Saint-Édouard
- Sainte-Clotilde
- Saint-Patrice de Sherrington
- Hemmingford



Mission

La Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon (CCIRR) a pour mission d'être le pilier du milieu des affaires de la région du Roussillon et Jardins de Napierville et d'agir dans l'intérêt commun des entreprises qu'elle représente, pour la prospérité de celles-ci.

La CCIRR s'engage à s'impliquer de façon proactive au niveau du développement économique et enjeux de la région, d'être inclusive de tous les secteurs qu'elle représente, de bâtir une image crédible et d'avant-garde.

VISION

La CCIRR désire être perçue comme une infrastructure de soutien au développement économique de la région et le regroupement de gens d'affaires le plus reconnu de la Montérégie.

La MRC Roussillon en bref

- Situation géographique exceptionnelle au Québec au sein de la CMM incluant un accès des plus fiables et efficaces à l'île de Montréal : 5 ponts
- Dotation exceptionnelle en infrastructures de transport multimodales
- Population jeune, instruite et multilingue
- Vaste bassin de main-d'œuvre à rapatrier et à retenir
- Capacité d'accueil commerciale et résidentielle existante et complémentaire
- Un positionnement idéal dans les secteurs agricole et agroalimentaire.
- Porte d'entrée et de sortie du Grand Montréal par rapport aux États-Unis et un passage obligé dans l'axe Est-Ouest, hors de l'île de Montréal
- Réseau de transport en commun structurant métropolitain : corridor Taschereau-Route 132; train de banlieue Montréal-Candiac (4 stations)
- Réseau de transport local développé : 3 CIT
- Territoire qui se prête exceptionnellement bien à l'atteinte des objectifs d'urbanisation et de densification contenus dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Sommaire des recommandations

Le projet de loi 85 vise à favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique à l'intérieur de territoires définis avec la mise en place d'un guichet gouvernemental unique et faciliter les projets d'investissement dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Ce projet de loi permettra également au gouvernement de fixer, à l'intérieur de ces territoires, certaines règles d'urbanisme et de déroger à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

La CCIRR accueille et salue cette initiative visant à doter le Québec d'une vision plus harmonisée, de développement et planification autour des grands projets logistiques. De plus la CCIRR est d'avis qu'une étroite collaboration entre les différents acteurs décisionnel est essentielle pour une planification intégrée des chaînes logistiques.

Le transport des marchandises engendre d'importantes retombées économiques et sociales pour une région et la CCIRR se réjouit que la MRC Roussillon soit ciblée parmi les secteurs favorables à l'implantation des chaînes logistiques de transport de marchandises. En plus des retombées économiques, le transport des marchandises contribue de manière très importante à la création d'emplois et est très essentiel au commerce et entreprises locales.

Développer un guichet unique avec une base de données centralisée pour l'information des terrains disponibles ainsi que leur vocation permettra de:

- Viser un aménagement durable et une planification intégrée des projets logistiques et de manufacture dans le but de réduire les kilomètres parcourus et l'aménagement plus durable du territoire pour une vision à plus long terme. Cela vient également réduire par le fait même l'empreinte carbone du transport marchandise.
- Mettre en place une banque de données colligées permettant de dresser un portrait exhaustif des emplacements disponibles ainsi que la vocation ciblée en plus d'un portrait global du secteur. L'accès rapide à de l'information claire, précise fiable et récente – notamment au moyen de nouvelles technologies de l'information – peut favoriser la prise de décision plus éclairée des entreprises voulant s'établir dans un secteur donné.

La Stratégie maritime québécoise s'articule très bien autour du projet de loi 85 et contribue efficacement à réduire l'empreinte carbone du transport des marchandises en plus d'améliorer la compétitivité et l'efficacité de ce secteur.

Tout cela renforce le rôle du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises dû à sa position stratégique en Amérique du Nord.

À ce jour, des grands projets d'expansion continuent à se développer sans trop de concertation, au détriment d'une vision à long terme et l'aménagement plus durable du territoire. Certains

projets même, à défaut de pouvoir prendre de l'expansion (notamment les zones portuaires), se multiplient ce qui cause une augmentation et des lacunes d'optimisation au niveau des trajets et distances à parcourir.

Il est donc urgent de mettre en place des modalités efficaces pour aider à mieux structurer l'aménagement de ces territoires.

Lorsqu'il s'agit de zone industrialo-portuaire (ZIP), la Stratégie maritime veut faire en sorte de favoriser l'émergence de projets manufacturiers les plus à même de profiter de la proximité des services portuaires. Toutefois, dans la MRC de Roussillon, le projet de la ville de Sainte-Catherine vise la consolidation et le développement de nouvelles activités de logistique à « valeur ajoutée », lesquelles sont justement en lien avec les activités portuaires. Dans ce contexte, la localisation des terrains industriels vacants de ce secteur constitue un avantage majeur pour les entreprises de logistique qui souhaitent s'établir à proximité immédiate du port de Sainte-Catherine. L'objectif premier de la Ville est la création de la ZIP qui contribuera à détailler la stratégie de développement du parc d'affaires où 393 808 m² de terrain pourraient être développés.

Une zone industrialo-portuaire est une zone industrielle à proximité des services portuaires, mais également d'infrastructures routières et ferroviaires. Cette proximité représente un avantage comparatif considérable pour les entreprises, particulièrement celles du secteur manufacturier. Pour la logistique, une zone industrialo-portuaire permet aux entreprises qui s'y implantent un accès facilité à leurs intrants et un transit accéléré de leurs marchandises vers les marchés nord-américains et internationaux.

De plus une zone industrialo-portuaire est conçue de manière à maximiser le potentiel de synergie entre les services portuaires et les industries maritimes ainsi que les industries connexes (manufacturières, de transformation, etc.)

Bref, une zone industrialo-portuaire est organisée de manière à ce que ces industries puissent profiter d'aménagements fonctionnels, accroître l'efficacité de leurs activités en logistique ou encore partager des infrastructures et des services portuaires.

Le corridor de l'A-30 participe directement à l'amélioration du corridor de transport multimodal et au renforcement d'une stratégie intégrée pour la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec.

Le développement le long de l'A-30 permet également de contourner le réseau routier de l'île de Montréal, ce qui contribue à en réduire la congestion et à consolider le rôle du grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises.

À l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la MRC de Roussillon, 442 ha ont été identifiés, dont 385 ha à vocation « industrielle » et 57 ha à vocation « multifonctionnelle ».

On note la présence de plusieurs terrains situés dans des aires TOD, soit à Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant. En tout, sur le territoire de la MRC Roussillon, on compte près de 115 ha dans les aires TOD.

L'implantation d'entreprises à vocation logistique pourrait aller à l'encontre de la volonté locale, principalement dans la TOD de Candiac où certains terrains en bordure de l'autoroute 15 ont fait l'objet de planification détaillée de la part de la municipalité et de la population locale et la vocation choisie pour ces terrains ne vise pas l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique.

Selon certaines informations disponibles, les Mohawks de Kahnawake revendiquaient des terrains qui ont été identifiés à l'ouest de l'autoroute 30 dans les villes de Saint-Constant et Sainte-Catherine.

À Saint-Constant, les terrains identifiés par le gouvernement découpent de façon particulière la zone agricole et plusieurs lots actuellement cultivés seraient enclavés par le projet de loi.

La CCIRR juge que les cartes actuelles devraient être retirées et revues en consultation avec les élus municipaux. La CCIRR demande également que le processus de sélection de terrains à ce jour identifiés soit précisé et plus transparent. Également que le mécanisme d'identification de terrain pouvant faire exception aux règlements de zones agricoles protégées soit défini à l'avance.

La CCIRR croit également que l'article 3 devra être revu pour respecter la compétence municipale de l'aménagement qui relève des gouvernements de proximité.

Également, les terrains qui se retrouvent en ce moment en zone agricole devraient avoir des limites territoriales plus claires. Actuellement des modalités de compensations prévoient que le gouvernement puisse, par décret, prévoir l'inclusion dans la zone agricole d'une superficie équivalente à celle qui serait exclue sans tenir compte des limites administratives des municipalités et des MRC. Par conséquent, une municipalité pourrait voir ses revenus fiscaux augmenter par l'implantation de nouvelles entreprises tandis qu'une autre se verrait amputer d'un développement potentiel. La CCIRR est d'avis que le projet de loi devrait prévoir et préciser des modalités de compensation qui visent à remplacer par une superficie équivalente les terrains utilisés en zone agricole, prioritairement sur le territoire de la municipalité ou de la MRC concernée.

Le Québec a toujours constitué une porte d'entrée importante vers les marchés nord-américains et dans un contexte de concurrence mondiale accrue il nous semble impératif que le gouvernement mette en place rapidement des mesures afin de moderniser le processus pouvant assurer la localisation stratégique des projets de pôles logistiques. Ces pôles logistiques font partie des déterminants de la prospérité économique. Également le gouvernement devra cibler et encourager le développement de nouvelles technologies permettant une haute performance de l'intégration de la logistique intermodale.

La CCIRR croit qu'au-delà de la mise en place des pôles logistiques, le gouvernement devra miser sur des mesures visant l'optimisation de ces chaînes logistiques en tirant profit des nouvelles technologies existantes.

Ces pôles pourront également attirer et mobiliser une main d'œuvre qualifiée et des nouvelles entreprises pourront également voir le jour inspirées par des opportunités liées à la modernisation et la mise à niveau des infrastructures de transport.

Un pôle logistique est un lieu défini offrant des services de transport multimodal et regroupant toutes les opérations relatives à la gestion de la circulation physique des marchandises et des flux d'information permettant d'acheminer les matières premières, produits semi-finis et produits finis de leur point d'origine jusqu'au point de consommation.

Ses activités sont à la fois une fonction transversale aux secteurs industriels et un secteur économique à part entière venant dynamiser les entreprises en amont (production-transformation) et en aval (distribution)

Elles englobent donc l'ensemble des opérations déterminant le mouvement des produits tels que l'approvisionnement, les usines, les entrepôts, la gestion physique des produits en cours de fabrication, l'emballage, le stockage, la gestion des stocks, la manutention, la préparation des commandes et également les prestations informatiques, la gestion des retours de produits dans le cadre du service après-vente et les travaux de finition industrielle.

La CCIRR croit que les terrains visés pour ces pôles devraient également prévoir l'établissement de proximité d'entreprises manufacturières et de transformation.

La CCIRR formule donc les recommandations suivantes :

Recommandations :

1. Que soit retiré l'article 3 du projet de loi. Respecter la compétence municipale de l'aménagement qui relève des gouvernements de proximité et accompagner les municipalités dans l'implantation de projets d'aménagement afin de s'assurer d'une vision à long terme.
2. Que les cartes accompagnant le projet de loi soient retirées et revues selon les données plus récentes
3. Que le gouvernement s'assure de la localisation stratégique des projets de pôles logistiques en concertation avec les acteurs de l'industrie : Des zones permettant l'intermodalité, l'accès à l'eau et la réduction de l'étalement urbain
4. Que le gouvernement crée des réserves foncières permettant l'expansion des pôles logistiques existants : Le gouvernement devra permettre l'établissement d'entreprises à valeur ajoutée et propices à l'expansion des entreprises logistiques établies, la concentration et collaboration pour diminuer l'étalement et la multiplication de ces pôles

5. Que le projet de loi vise également l'aide à la modernisation ou la création d'infrastructures de soutien à l'implantation efficiente d'une chaîne logistique. La qualité des infrastructures est une condition gagnante pour assurer la compétitivité des pôles logistiques.

La CCIRR est d'avis que le projet de loi 85 sera très bénéfique pour le développement économique de la MRC Roussillon en :

- Procurant aux entreprises agroalimentaires du Roussillon un accès direct aux divers marchés de l'Amérique du Nord de façon efficace et en réduisant l'impact environnemental
- Optimisant les capacités de croissance et développement de la région
- Accéléralant l'investissement dans des centres de distribution à valeur ajoutée et ainsi favoriser le traitement, sur le territoire, d'un plus grande part de matière première
- Assurant un développement planifié et une meilleure coordination des activités logistiques pour créer une synergie entre les joueurs de l'industrie
- Améliorant la chaîne logistique des entreprises manufacturières situées dans la région par l'appropriation de technologies et de services spécialisés.

Conditions de succès

- L'acceptabilité sociale
- L'adhésion du milieu agricole et des partenaires métropolitains
- Le consensus et la vision commune des principaux acteurs politiques, économiques, sociaux, environnementaux et agricoles en garantissant le succès d'affaires pour toutes les communautés métropolitaines et québécoises
- La participation d'investisseurs en logistique pour le financement et la bonification des pôles logistiques par le développement et l'innovation technologique

Pour accueillir les projets porteurs compatibles avec le projet de loi 85 la MRC Roussillon a besoin de soutien et bonification au niveau de l'infrastructure existante:

- Changement de zonage au niveau des terrains de la 15/30
- Mise en disponibilité des terrains excédentaires de la route 132
- Aménagement d'une zone de compensation régionale et métropolitaine pour les milieux humides et naturels affectés par les projets.
- Sortie d'autoroute en soutien au développement industriel
- Réaménagement et redéveloppement de la route 132 pour la rendre plus fluide et sécuritaire

-
- Soutien à la mobilité de la main-d'œuvre dans l'axe Est-Ouest par le développement d'une offre de transport collectif

SOURCES :

**VIVRE EN VILLE (2013). « DEUX POIDS, DEUX MESURES. COMMENT LES RÈGLES DE FINANCEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT STIMULENT L'ÉTALEMENT URBAIN »*

DESJARDINS, ÉTUDES ÉCONOMIQUES