



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 Communauté métropolitaine de Montréal
transmis au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

21 janvier 2016

TABLE DES MATIÈRES

La Communauté métropolitaine de Montréal.....	3
Sommaire des recommandations.....	4
1. Le Grand Montréal : une plaque tournante du transport des marchandises.....	8
2. La Stratégie maritime du gouvernement du Québec.....	8
3. Le projet de loi numéro 85.....	9
4. Le PMAD, un projet d'aménagement qui cible des interventions structurantes à l'échelle métropolitaine	10
5. Des espaces économiques suffisants pour accueillir la croissance prévue	11
6. Les espaces identifiés au projet loi 85.....	12
Annexe 1 : analyse des terrains proposés dans le projet de loi 85	15
Annexe 2 : La problématique des espaces industriels vacants contaminés dans le Grand Montréal	20
Annexe 3 : Les projets de développement prévus dans les secteurs visés par le projet de loi 85	22



La Communauté métropolitaine de Montréal

Créée en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, soit plus de 3,9 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4360 km².

La Communauté exerce des compétences stratégiques à l'échelle du Grand Montréal. Ses principaux champs d'intervention sont : l'aménagement du territoire, le développement économique, le développement artistique ou culturel, le logement social, les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain, le transport en commun et le réseau artériel métropolitain, la planification de la gestion des matières résiduelles, l'assainissement de l'atmosphère, l'assainissement des eaux. Elle intervient également dans la protection et la mise en valeur des espaces bleus et verts et produit des outils d'information en matière de géomatique.

Mission

Planifier, coordonner et financer les compétences stratégiques qui façonnent le territoire et le développement de la région.

Vision

Mettre le cap sur le monde et bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable.

Objectif

Rejoindre le peloton de tête des dix meilleures régions nord-américaines en développant des projets rassembleurs qui suscitent l'adhésion des élus, des citoyens et de la société civile.



Sommaire des recommandations

Le projet de loi 85 désigne des terrains qui peuvent faire l'objet d'une intervention gouvernementale favorisant le développement économique de certains terrains situés dans la couronne Sud de Montréal afin d'y favoriser les entreprises du secteur de la logistique.

La Communauté salue cette initiative visant à renforcer le rôle du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises en raison de sa position stratégique en Amérique du Nord et de la présence d'un patrimoine logistique considérable.

À ce sujet, le 17 septembre 2015, la Communauté informait le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire qu'elle partageait sa préoccupation de faciliter le développement économique le long de l'autoroute 30 et qu'elle entendait contribuer à faciliter ce développement dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). La Communauté invitait également le ministre à assurer, dans les outils qu'il entend mettre en place, le respect des orientations, des objectifs et des critères du PMAD (résolution CE15-188).

La Communauté salue également l'initiative du gouvernement de mettre en place un guichet unique pour faciliter l'implantation d'entreprises dans les deux pôles logistiques, le long du corridor de développement économique situé aux abords de l'autoroute 30 et dans zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal, et ce, en cohérence avec la Stratégie maritime du Québec.

Déjà, en septembre 2014, la Communauté avait appuyé le gouvernement dans sa volonté de doter le Québec d'une stratégie maritime intégrée. La Communauté avait alors souligné l'importance que la stratégie intègre notamment des éléments visant à mieux promouvoir le Grand Montréal comme plaque tournante du transport logistique afin d'attirer de nouvelles entreprises, et ce, dans le cadre d'une vision intégrée prônant une approche multisites en fonction des besoins des partenaires et dans une perspective de complémentarité.

La mise en valeur des espaces industriels du Grand Montréal constitue d'ailleurs une préoccupation majeure des élus du Grand Montréal. À ce sujet, la Communauté adoptait, en décembre 2013, une Stratégie de mise en valeur des espaces industriels qui se traduira bientôt par la mise en place d'une base de données métropolitaine qui identifiera les terrains et leurs contraintes afin d'indiquer aux investisseurs, les terrains et les bâtiments disponibles sur le marché.

Il est à noter que plus de 4 000 ha de terrains industriels sont actuellement disponibles sur le territoire du Grand Montréal. Près de 30 % sont toutefois grevés de contraintes de contamination. Cette contrainte représente un frein important au développement de ces espaces, et contribue à la perception selon laquelle il existerait une rareté des terrains industriels dans le Grand Montréal.

La Communauté est d'avis que l'une des priorités devrait également être accordée à la mitigation de ces contraintes. L'utilisation de ces espaces permettrait au Grand Montréal de répondre à la demande à long terme en espaces industriels, et le soutien du gouvernement du Québec est nécessaire pour réaliser cet objectif.



Par ailleurs, l'analyse des cartes jointes au projet de loi permet de constater que près de 1 200 ha avec et sans contraintes sont déjà situés à l'intérieur du périmètre métropolitain et, par conséquent, disponibles au développement¹.

La très grande majorité de ces terrains est déjà vouée à des usages industriels². Toutefois, près de 128 ha sont situés à l'intérieur d'aires TOD identifiées au PMAD³, dont 21 ha sur le territoire de Candiac voués à des fins urbaine/multifonctionnelle. L'implantation d'entreprises à vocation logistique irait à l'encontre des principes TOD et des exercices de planification détaillée en cours dans plusieurs municipalités. Notons également que certains terrains font déjà l'objet d'une planification à des fins autres qu'industrielles. Il en est notamment ainsi pour 24 ha sur le territoire de Beauharnois qui font déjà l'objet d'un développement commercial⁴.

Pour ces terrains situés à l'intérieur du périmètre métropolitain, la Communauté se questionne sur la disposition du projet de loi permettant de suspendre l'application des outils d'aménagement et d'urbanisme des municipalités locales, des municipalités régionales de comté et de la Communauté métropolitaine de Montréal afin de décréter d'autres règles puisque ces terrains sont déjà très majoritairement voués à des usages industriels.

L'analyse des cartes jointes au projet de loi permet également de constater que des terrains ont été identifiés en zone agricole. Il est à noter que la grande majorité d'entre eux font déjà l'objet des autorisations nécessaires pour leur développement, soit 511 ha sur 678 ha.

Pour les 167 ha restants, le projet de loi 85 indique que le gouvernement priorisera avant tout le développement des 1 200 ha d'espaces industriels vacants déjà inclus dans un périmètre d'urbanisation, avant d'agir par décret pour dézoner de nouveaux terrains.

La Communauté demande des précisions en ce qui a trait au choix des terrains identifiés qui ne correspondent pas, à ce moment-ci, aux orientations des outils de planification métropolitain, régional et local en vigueur. Il serait plutôt préférable de retenir un autre mécanisme pour identifier les terrains pouvant faire l'objet d'une exclusion de la zone agricole protégée. Ce mécanisme devrait notamment prendre en compte le caractère exceptionnel du projet.

En somme, la Communauté considère que les cartes jointes à l'actuel projet de loi devraient être retirées ainsi que l'article 3 du projet de loi qui suspend l'application des outils d'aménagement et d'urbanisme.

Des ententes de collaboration entre divers ministères et instances de planification (ville, MRC et CMM) devraient plutôt être signées, comme le prévoit actuellement la Stratégie maritime du Québec. Ces ententes devraient mener à un plan de développement qui permettrait de prioriser les interventions des partenaires afin d'attirer de nouveaux investissements. Elles pourraient également permettre aux parties prenantes d'analyser plus en détail la vocation des terrains disponibles au lieu de les figer uniquement pour des entreprises du secteur de la logistique et ainsi inscrire leurs réflexions dans un contexte plus global visant la planification durable du territoire.

¹ Voir Tableau 1 – Superficies ciblées à l'intérieur du périmètre métropolitain en hectare

² Idem

³ Voir Tableau 2 – Terrains ciblés dans les aires TOD en hectare

⁴ Voir Tableau 1 - Superficies ciblées à l'intérieur du périmètre métropolitain en hectare (voir note de bas de page)



Pour ce qui est des terrains situés en zone agricole, ces ententes pourraient permettre de préciser les modalités de compensation actuellement prévues au projet de loi afin que cette compensation visant à remplacer par une superficie équivalente les terrains utilisés en zone agricole se fasse prioritairement sur le territoire de la municipalité ou de la MRC concernée. Actuellement, le projet de loi prévoit 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.

Advenant la nécessité d'un dézonage, les ententes de collaboration qui seraient signées entre les divers ministères et instances de planification (ville, MRC et CMM) permettraient également de diminuer grandement les délais de traitement liés à ces demandes de dézonages.

À l'échelle métropolitaine, le critère 1.6.2 inscrit actuellement au PMAD prévoit d'ores et déjà un processus permettant de justifier les demandes de modification du périmètre métropolitain pour des besoins économiques.

Dans certains cas exceptionnels définis en fonction de l'ampleur du projet et des retombées économiques attendues, voire de l'impact structurant d'un projet sur le développement d'un secteur, le gouvernement pourrait même utiliser son pouvoir de décret, et ce, avec le consentement des partenaires concernés.

Ce type d'entente permettrait d'offrir la souplesse nécessaire en termes d'intervention pour que la municipalité, la MRC et la Communauté puissent agir globalement avec ses outils d'urbanisme et d'aménagement existants.

En conséquence, la Communauté formule les recommandations suivantes:

Recommandation 1 :

- Que le guichet unique qui sera mis en place pour faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique, le tout en cohérence avec la Stratégie maritime du Québec, soit composé de représentants gouvernementaux et municipaux et soit également doté de moyens pour apporter des solutions aux contraintes d'utilisation des espaces industriels vacants et à redévelopper situés à l'intérieur de l'ensemble du périmètre métropolitain, et plus particulièrement, des contraintes de décontamination.

Recommandation 2 :

- Que soit retirée du projet de loi, toute carte identifiant des terrains spécifiques à prioriser afin de se laisser la souplesse nécessaire en termes d'intervention pour optimiser le développement des deux pôles logistiques, du corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 et des zones industrio-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Recommandation 3 :

- Que soit retiré l'article 3 du projet de loi, afin de maintenir les outils d'aménagement des municipalités locales, des municipalités régionales de comté et de la Communauté métropolitaine de Montréal et de respecter la compétence municipale de l'aménagement qui relève des gouvernements de proximité que le gouvernement du Québec a reconnue dans le Pacte fiscal.



Recommandation 4 :

- Que soit ajouté un nouvel article visant à prioriser la signature d'ententes de collaboration dans les deux pôles logistiques, le long du corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 et dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal conformément à la Stratégie maritime du Québec.

Recommandation 5 :

- 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 les 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 métropolitaine, régionale et locale.



1. Le Grand Montréal : une plaque tournante du transport des marchandises

Le Grand Montréal regroupe près de la moitié de la population et des emplois de la province et contribue à près de 50 % du PIB québécois. La région joue un rôle central dans la création de la richesse du Québec.

Le Grand Montréal est qualifié de plaque tournante du transport des marchandises en raison de sa position historique stratégique en Amérique du Nord et de la présence d'un patrimoine logistique considérable constitué des réseaux et des plateformes intermodales concentrés principalement dans l'agglomération de Montréal. Les quatre modes de transport des marchandises y sont présents : les infrastructures portuaires, dont le port de Montréal, les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel, les réseaux ferroviaires continentaux du CN, du CP et de CSX ainsi qu'un réseau autoroutier bien déployé.

La performance du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises tient beaucoup à l'efficacité des installations intermodales qui permet de tirer profit des forces de chacun des modes. La région métropolitaine de Montréal s'est constituée en un pôle nord-américain stratégique soutenant une industrie du transport et de l'entreposage qui employait, en 2009, 170 000 personnes.

2. La Stratégie maritime du gouvernement du Québec

Le 29 juin 2015, le gouvernement du Québec annonçait une série de mesures permettant de tirer pleinement et durablement parti de notre potentiel maritime du Québec afin, notamment, de faire une porte d'entrée privilégiée pour les grands marchés du nord-est de l'Amérique du Nord. Ce premier plan d'action de la Stratégie maritime compte sur un cadre financier de plus de 1,5 milliard de dollars.

En matière de transport des marchandises, l'objectif est d'insérer davantage le Québec dans la chaîne logistique des marchandises en transit et destinées notamment aux grands marchés du nord-est américain afin d'y apporter une valeur ajoutée.

Trois actions prioritaires sont actuellement prévues :

Planter des pôles logistiques

Favoriser l'implantation de pôles logistiques avec l'appui de partenaires, notamment des développeurs immobiliers, des partenaires institutionnels et des organismes régionaux.

Soutenir le transport

Soutenir la grappe de la logistique et du transport, notamment en collaboration avec CargoM.

Promouvoir les pôles logistiques

Faire la promotion des pôles logistiques québécois au Canada et à l'international.



Dès septembre 2014, la Communauté avait appuyé cette initiative du gouvernement de doter le Québec d'une stratégie maritime intégrée. La Communauté avait alors souligné l'importance que cette stratégie intègre les éléments suivants :

- l'amélioration de la fluidité des mouvements et des marchandises afin d'optimiser la performance de la plaque tournante du Grand Montréal au bénéfice de toutes les régions du Québec en donnant suite le plus rapidement possible aux projets de réfection du réseau supérieur d'infrastructures du Grand Montréal qui font déjà l'objet de priorisation dont, notamment, les projets d'amélioration des accès au port de Montréal;
- la promotion de la plaque tournante du Grand Montréal afin d'attirer des clients potentiels dans le cadre d'une vision intégrée et des différents segments de marché;
- l'appui à des projets dans une approche multisites en fonction des besoins des partenaires et dans une perspective de complémentarité.

3. Le projet de loi numéro 85

Le 4 décembre 2015, le projet de loi numéro 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*, était déposé à l'Assemblée nationale.

Le projet de loi 85 désigne, d'une part, un certain nombre de terrains pouvant faire l'objet d'une intervention gouvernementale favorisant le développement économique dans la couronne Sud de Montréal afin d'y favoriser les entreprises du secteur de la logistique.

D'autre part, ce projet de loi prévoit la création d'un guichet gouvernemental unique dont la mission est de faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique aux abords de l'autoroute 30 dans la région de la Montérégie, dont les pôles logistiques de la Municipalité des Cèdres et de la Ville de Contrecoeur ainsi que les projets d'investissement dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

La création de ce guichet gouvernemental unique facilitera l'émergence d'une planification cohérente des projets ainsi que la coordination des différentes autorisations nécessaires auprès des divers ministères.

La Communauté salue ces initiatives visant à renforcer le rôle du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises en raison de sa position stratégique en Amérique du Nord et de la présence d'un patrimoine logistique considérable.

Toutefois, la Communauté demande des précisions quant aux choix des terrains indiqués aux cartes jointes au projet de loi ainsi que sur la disposition permettant de suspendre l'application des outils d'aménagement et d'urbanisme des municipalités locales, des municipalités régionales de comté et de la Communauté métropolitaine de Montréal afin d'y décréter d'autres règles.

À ce sujet, le 17 septembre 2015, la Communauté informait le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire qu'elle partageait sa préoccupation de faciliter le développement économique le long du nouveau tronçon de l'autoroute 30 et qu'elle entendait contribuer à faciliter ce développement dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). La Communauté



invitait également le ministre à assurer, dans les outils qu'il entend mettre en place, le respect des orientations, des objectifs et des critères du PMAD (résolution CE15-188).

4. Le PMAD, un projet d'aménagement qui cible des interventions structurantes à l'échelle métropolitaine

Le 8 décembre 2011, le conseil de la Communauté adoptait le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et compétitive dans une perspective de développement durable. Il s'inscrit dans un courant de planification qui vise à mettre en place les conditions qui favorisent la croissance de notre économie et garantissent la qualité de vie de la population.

L'aménagement d'un territoire selon les principes du développement durable implique, au premier chef, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement. Le Grand Montréal doit, dans cette perspective, déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée, pour répondre aux transformations sociodémographiques appréhendées et pour accueillir les emplois qui seront créés d'ici 2031.

Avec le PMAD, le Grand Montréal dispose, pour la première fois de son histoire, d'une vision d'ensemble de son développement. Celui-ci est l'aboutissement d'un exercice de démocratie, de synergie et de concertation peu commun. C'est le fruit de consensus forts obtenus au terme d'une démarche de réflexion et de consultation auprès de la population, des acteurs du milieu, des municipalités et des MRC qui, tous ensemble, se sont dotés d'une vision d'avenir dans une perspective de développement durable.

En ce qui a trait à l'implantation de nouveaux pôles logistiques, le PMAD invite, au critère 2.3.4, à considérer quatre facteurs pour s'assurer de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier), soit, de façon non concomitante :

- les sites bénéficiant d'un accès direct au réseau routier métropolitain;
- les sites ayant un accès direct au réseau ferroviaire;
- les sites situés près d'une installation portuaire ou aéroportuaire;
- les sites permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site (ex. bruit, matières dangereuses, etc.).

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, notamment le secteur de planification pour le développement d'une Cité de la logistique dans le secteur Assomption Sud/A-25, répondent à ce critère et constituent des éléments à même de consolider et d'étendre le rôle de plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal.



La présence d'une grappe industrielle spécialisée dans la logistique des transports (CargoM), combinée à la disponibilité de plus de 1 700 ha d'espaces industriels vacants et déjà disponibles⁵, est également à même de favoriser l'émergence d'une planification cohérente et d'une vision commune du développement de ces espaces. Cette grappe s'est d'ailleurs donné comme mandat d'assurer la promotion des terrains localisés au sein de la plaque tournante logistique du Grand Montréal.

5. Des espaces économiques suffisants pour accueillir la croissance prévue

Une première évaluation de l'équilibre entre l'offre et la demande d'espaces industriels a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du PMAD. En comparant les projections d'occupation du Conference Board du Canada et le recensement des terrains vacants disponibles à des fins industrielles, le PMAD concluait que l'offre de terrains industriels était suffisante pour répondre aux besoins à court terme.

Par contre, les travaux de la Communauté ont démontré que l'une des principales contraintes associées aux espaces industriels est la présence de terrains contaminés. On estime à près de 30 % les terrains industriels du Grand Montréal ayant une problématique de contamination, soit plus de 1 319 ha dont 575 ha sur le territoire de l'agglomération de Montréal, dont certains sont situés dans le secteur de planification pour le développement d'une Cité de la logistique dans le secteur Assomption Sud/A-25. Cette contrainte représente un frein important au développement de ces espaces, et contribue à la perception selon laquelle il existerait une rareté des terrains industriels dans le Grand Montréal.

La mise en valeur des espaces industriels du Grand Montréal constitue une préoccupation majeure des élus du Grand Montréal. À ce sujet, la Communauté adoptait, en décembre 2013, une Stratégie de mise en valeur des espaces industriels qui se décline en 4 axes afin de répondre aux besoins des entreprises. Cette stratégie se traduira notamment, en 2016, par la mise en place d'une base de données métropolitaines qui identifie les terrains et leurs contraintes afin d'indiquer aux investisseurs, les terrains et les bâtiments disponibles sur le marché. Cet outil pourra être utilisé par l'ensemble des municipalités du territoire ainsi que par Montréal International. Un comité de veille et de mise en marché sera également créé.

La Communauté est d'avis que la priorité devrait être accordée à la mitigation de ces contraintes. L'utilisation de ces espaces permettrait au Grand Montréal de répondre à la demande à long terme en espaces industriels, et le soutien du gouvernement du Québec est nécessaire pour réaliser cet objectif.

Le guichet unique proposé par le projet de loi 85 devrait permettre de revaloriser ces sites contaminés. Il serait toutefois opportun de réfléchir à l'élargissement du mandat de ce guichet unique qui pourrait être utilisé dans une perspective plus large de mise en valeur des terrains industriels de l'ensemble du territoire de la CMM.

⁵ Aux 1 200 ha identifiés au projet de loi, il faut également ajouter les 86,2 ha de superficie de terrains industriels vacants à requalifier de la zone industrialo-portuaire de L'Assomption et les 635 ha de la zone industrialo-portuaire de Contrecoeur.



Recommandation 1 :

- Que le guichet unique qui sera mis en place pour faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique, le tout en cohérence avec la Stratégie maritime du Québec, soit composé de représentants gouvernementaux et municipaux et soit également doté de moyens pour apporter des solutions aux contraintes d'utilisation des espaces industriels vacants et à redévelopper situés à l'intérieur de l'ensemble du périmètre métropolitain, et, plus particulièrement, des contraintes de décontamination.

Par ailleurs, advenant un manque d'espaces, le PMAD prévoit déjà, au critère 1.6.2, que le périmètre métropolitain pourrait être modifié pour répondre aux besoins particuliers en espaces résidentiels, institutionnels et économiques exprimés par une municipalité régionale de comté ou une agglomération.

La Communauté considérera la demande de modification au périmètre métropolitain pour les besoins institutionnels et économiques dans le contexte de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain tout en la mettant en perspective avec l'offre de terrains dans le secteur visé, avec les contraintes (insertion, techniques et de tenures) ainsi qu'avec l'échéancier du projet de développement motivant la demande de modification.

6. Les espaces identifiés au projet loi 85

Une analyse complète des espaces identifiés au projet de loi 85 est présentée en annexe 1.

D'une part, cette analyse permet de constater que près de 1 200 ha avec et sans contraintes sont déjà situés à l'intérieur du périmètre métropolitain et, par conséquent, disponibles au développement.

La très grande majorité de ces terrains est déjà vouée à des usages industriels. Toutefois, près de 128 ha sont situés à l'intérieur d'aires TOD identifiées au PMAD, dont 21 ha sur le territoire de Candiac voués à des fins urbaines/multifonctionnelles. L'implantation d'entreprises à vocation logistique irait à l'encontre des principes TOD et des exercices de planification détaillée en cours dans plusieurs municipalités. Notons également que certains terrains font déjà l'objet d'une planification à des fins autres qu'industrielles. Il en est notamment ainsi pour 24 ha sur le territoire de la ville de Beauharnois qui font déjà l'objet d'un développement commercial.

Pour ces terrains situés à l'intérieur du périmètre métropolitain, la Communauté se questionne sur la disposition du projet de loi permettant de suspendre l'application des outils d'aménagement et d'urbanisme des municipalités locales, des municipalités régionales de comté et de la Communauté métropolitaine de Montréal afin de décréter d'autres règles puisque ces terrains sont déjà très majoritairement voués à des usages industriels.

L'analyse des cartes jointes au projet de loi permet également de constater que des terrains ont été identifiés en zone agricole. Il est à noter que la grande majorité d'entre eux font déjà l'objet des autorisations nécessaires pour leur développement, soit 511 ha sur 678 ha.

Pour les 167 ha restants, le projet de loi 85 indique que le gouvernement priorisera avant tout le développement des 1 200 ha d'espaces industriels vacants déjà inclus dans un périmètre d'urbanisation, avant d'agir par décret pour dézoner de nouveaux terrains.



La Communauté demande des précisions, là encore, en ce qui a trait au choix des terrains identifiés qui ne correspondent pas, à ce moment-ci, aux orientations des outils de planification métropolitaine, régionale et locale en vigueur. Il serait plutôt préférable de retenir un autre mécanisme pour identifier les terrains pouvant faire l'objet d'une exclusion de la zone agricole protégée. Ce mécanisme devrait notamment prendre en compte le caractère exceptionnel du projet.

En somme, la Communauté considère que les cartes jointes à l'actuel projet de loi devraient être retirées ainsi que l'article 3 du projet de loi qui suspend l'application des outils d'aménagement et d'urbanisme.

Des ententes de collaboration entre divers ministères et instances de planification (ville, MRC et CMM) devraient plutôt être signées, comme le prévoit actuellement la Stratégie maritime du Québec. Ces ententes devraient mener à un plan de développement qui permettrait de prioriser les interventions des partenaires afin d'attirer de nouveaux investissements. Elles pourraient également permettre aux parties prenantes d'analyser plus en détail la vocation des terrains disponibles au lieu de les figer uniquement pour des entreprises du secteur de la logistique et ainsi inscrire leurs réflexions dans un contexte plus global visant la planification durable du territoire.

Pour ce qui est des terrains situés en zone agricole, ces ententes pourraient permettre de préciser les modalités de compensation actuellement prévues au projet de loi afin que cette compensation visant à remplacer par une superficie équivalente les terrains utilisés en zone agricole se fasse prioritairement sur le territoire de la municipalité ou de la MRC concernée. Actuellement, le projet de loi prévoit 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.

Advenant la nécessité d'un dézonage, les ententes de collaboration qui seraient signées entre les divers ministères et instances de planification (ville, MRC et CMM) permettraient également de diminuer grandement les délais de traitement liés à ces demandes de dézonages.

À l'échelle métropolitaine, le critère 1.6.2 inscrit actuellement au PMAD prévoit d'ores et déjà un processus permettant de justifier les demandes de modifications du périmètre métropolitain pour des besoins économiques.

Dans certains cas exceptionnels définis en fonction de l'ampleur du projet et des retombées économiques attendues, voire de l'impact structurant d'un projet sur le développement d'un secteur, le gouvernement pourrait même utiliser son pouvoir de décret, et ce, avec le consentement des partenaires concernés.

Ce type d'entente permettrait d'offrir la souplesse nécessaire en termes d'intervention pour que la municipalité, la MRC et la Communauté puissent agir globalement avec ses outils d'urbanisme et d'aménagement existants.

En conséquence, la Communauté formule les recommandations suivantes:



Recommandation 2 :

- Que soit retirée du projet de loi, toute carte identifiant des terrains spécifiques à prioriser afin de se laisser la souplesse nécessaire en termes d'intervention pour optimiser le développement des deux pôles logistiques, du corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 et des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Recommandation 3 :

- Que soit retiré l'article 3 du projet de loi, afin de maintenir les outils d'aménagement des municipalités locales, des municipalités régionales de comté et de la Communauté métropolitaine de Montréal et de respecter la compétence municipale de l'aménagement qui relève des gouvernements de proximité que le gouvernement du Québec a reconnue dans le Pacte fiscal.

Recommandation 4 :

- Que soit ajouté un nouvel article visant à prioriser la signature d'ententes de collaboration dans les deux pôles logistiques, le long du corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 et dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal conformément à la Stratégie maritime du Québec.

Recommandation 5 :

- 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 les 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 métropolitaine, régionale et locale.

Annexe 1 : Analyse des terrains proposés dans le projet de loi 85

En résumé, l'analyse des terrains proposés dans le projet de loi 85 permet de constater :

- Que près de 1 200 ha sont déjà disponibles pour le développement;
- Que ces espaces sont très majoritairement voués à des usages industriels;
- Que 128 ha sont situés dans une aire TOD identifiée au PMAD, dont 21 ha à Candiac, ce qui va à l'encontre des orientations, des objectifs et des critères du PMAD et des orientations gouvernementales ainsi que des outils de planification et d'urbanisme des MRC et des municipalités concernées;
- Que des terrains identifiés font déjà l'objet de projets de développement, dont 24 ha à Beauharnois;
- Que des 678 ha identifiés en zone agricole, 511 ha possèdent déjà ou sont en voie de posséder les autorisations nécessaires pour leur développement;
- Qu'une superficie d'environ 65 ha se verrait enclavée en zone agricole par le découpage proposé dans le projet de loi.

Par ailleurs, selon les informations disponibles⁶, le pôle logistique de Contrecoeur posséderait déjà une superficie de 632 ha vacants à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Terrains ciblés à l'intérieur du périmètre métropolitain

Tableau 1- Superficies ciblées à l'intérieur du périmètre métropolitain en hectare

MRC	Industrielle	Urbaine/Multifonctionnelle	Total
Vaudreuil-Soulanges	47,86⁷	184,18	232,04
Saint-Lazare		38,31	38,31
Vaudreuil-Dorion	47,86 ⁷	145,87 ⁸	193,73
Beauharnois-Salaberry	520,39		520,39
Beauharnois	520,39 ⁹		520,39
Roussillon	385,08	56,73	442,81
Châteauguay	100,62		100,62
Saint-Isidore	11,59		11,59
Sainte-Catherine	73,47 ¹⁰	33,62 ¹¹	107,09
Saint-Constant	26,67 ¹²	2,46	29,13
Delson	116,59		116,59
Candiac	21,75	20,65	42,41
Saint-Philippe	20,20		20,20
La Prairie	14,18		14,18
Total	953,33	240,91	1 194,24

⁶ Lemay+DAA, Argumentaire du positionnement et définition d'un plan stratégique relatif à l'implantation du Pôle logistique dans la région de l'est de l'Autoroute 30, novembre 2014

⁷ Seule exemption, cette superficie est située en zone blanche, mais à l'extérieur du périmètre métropolitain

⁸ Dont 11 ha à l'intérieur du TOD de la gare Vaudreuil

⁹ Dont 23,66 ha déjà développés à des fins commerciales

¹⁰ Dont 9,24 ha dans l'aire TOD de Sainte-Catherine

¹¹ Dont 31,72 ha dans l'aire TOD de Sainte-Catherine

¹² Dont 3,16 ha dans l'aire TOD de Saint-Constant

MRC de Vaudreuil-Soulanges

En excluant le pôle Les Cèdres, 232 ha sont identifiés au projet de loi sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. De ce nombre, 184 ha sont situés à l'intérieur du périmètre métropolitain et 48 en zone blanche.

Les terrains situés à l'intérieur du périmètre métropolitain ont une vocation « urbaine », dont 11 ha sont situés à l'intérieur de l'aire TOD de la gare Vaudreuil.

Concernant le secteur en zone blanche (48 ha), il est affecté « para-industrielle » au schéma.

MRC de Beauharnois-Salaberry (Ville de Beauharnois uniquement)

L'ensemble des terrains ciblés sur le territoire de Beauharnois est situé à l'intérieur du périmètre métropolitain.

Tous les terrains ont une vocation « industrielle » au schéma. Toutefois, au niveau du plan de zonage (modifié suite à la concordance au PMAD), notons que certains terrains ont une affectation « conservation » dans le parc industriel (environ 70 ha). De plus, deux terrains en bordure de l'autoroute 30 sont identifiés comme « commerce de transit ».

Par ailleurs, notons qu'un des secteurs ciblés est déjà développé (lots 3 863 857, 5 609 008 et 5 663 416 d'une superficie de 23,66 ha).

MRC de Roussillon

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 de Roussillon, on compte près de 115 ha dans des aires TOD.

Tableau 2 – Terrains ciblés dans des aires TOD en hectare

TOD	Industrielle	Urbaine/Multifonctionnelle	Total
Vaudreuil		10,63	10,63
Gare Candiac	24,41	20,60	45,01
Gare Delson	21,99		21,99
Gare Saint-Constant		2,46	2,46
Gare Sainte-Catherine	12,40	31,72	44,12
Stationnement Sainte-Catherine (projeté)	3,64		3,64
Total	62,44	65,41	127,85



L'implantation d'entreprises à vocation logistique pourrait aller à l'encontre des principes TOD et de la volonté locale, principalement dans le TOD de Candiac. En effet, certains terrains en bordure de l'autoroute 15 ont fait l'objet d'une 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.

De plus, soulignons que certains terrains ont été identifiés à l'ouest de l'autoroute 30 dans les villes de Saint-Constant et Sainte-Catherine. Selon les dernières informations disponibles, les Mohawks de Kahnawake revendiquent ces terrains.

Pôle logistique Contrecoeur

Quoique le pôle logistique de Contrecoeur soit mentionné au projet de loi 85, aucune carte annexée au projet de loi ne l'identifie.

En fonction des informations disponibles¹³, ce pôle logistique posséderait une superficie de 632 ha vacants situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Tableau 3 - Superficie ciblée pour l'implantation d'entreprises logistiques à Contrecoeur

Propriétaire	Superficie
Administration portuaire de Montréal	197,32
Arcelor Mittal	370,96
Hydro-Québec	7,90
Praxair Canadal	5,98
Ville de Contrecoeur	26,32
Autres propriétaires	23,93
Total	632,41

Par ailleurs, lors du dévoilement du Technopôle Contrecoeur en novembre 2015¹⁴, environ 240 ha auraient également été ciblés en zone agricole pour recevoir des installations du pôle logistique.

¹³ Lemay+DAA, Argumentaire du positionnement et définition d'un plan stratégique relatif à l'implantation du Pôle logistique dans la région de l'est de l'Autoroute 30, novembre 2014

¹⁴ <http://www.lareleve.qc.ca/Actualites/2015-11-20/article-4350879/Pole-logistique-a-Contrec%26oelig%3Bur/1>

*Terrains ciblés en zone agricole***Tableau 4 - Superficies ciblées en zone agricole en hectare**

Municipalité	Cultivé	Non cultivé	Total	Classe de sol
Châteauguay		36	36¹⁵	2
<i>secteur 1</i>		<i>26</i>		
<i>secteur 2</i>		<i>10</i>		
Mercier		71	71	2
Saint-Constant	25	72	97	2
Les Cèdres	104	207	311¹⁶	3
Coteau-du-Lac	136	29	165¹⁷	3
Total	265	415	680	-

Châteauguay

Le premier secteur à Châteauguay concerne les lots 4 711 359, 4 709 133 et 4 711 136 situés au nord de l'autoroute 30 et d'une superficie de 26 ha. Ces lots ont été réinclus à la zone agricole en 1983¹⁸ à la suite d'une décision de la CPTAQ. Bien que situés en zone agricole, ces lots sont inclus au périmètre métropolitain et, à la suite d'une décision de la CPTAQ en faveur de leur réexclusion, pourraient être utilisés sans appliquer le critère 1.6.2 du PMAD. Ces lots ont une affectation « multifonctionnelle » au schéma d'aménagement de Roussillon et une vocation « habitation » au plan d'urbanisme de Châteauguay.

Le deuxième secteur concerne le lot 5 023 728 situé au sud de l'autoroute 30 et d'une superficie de 10 ha. À l'instar des lots mentionnés précédemment, ce terrain a été réinclus à la zone agricole en 1981¹⁹. Ce lot est également inclus au périmètre d'urbanisation et son affectation au schéma est industrielle, tout comme au plan d'urbanisme.

Les deux secteurs identifiés à Châteauguay ont une superficie totale de 36 ha et sont non cultivés.

Mercier

D'une superficie de 71 ha, le terrain localisé à Mercier est situé au sud de l'autoroute 30 et à proximité de ceux identifiés à Châteauguay. Ce secteur est situé en zone agricole. À plusieurs reprises, ses propriétaires ont tenté d'exclure ce terrain de la zone agricole, mais sans succès. Le terrain est non cultivé et partiellement boisé, mais ne fait pas partie d'un bois et corridor forestier métropolitain.

¹⁵ Tous les terrains visés ont fait l'objet d'une réinclusion en zone agricole et sont compris dans le périmètre métropolitain.

¹⁶ Autorisation pour usages non agricoles accordée par la CPTAQ

¹⁷ Exclusion accordée par le Tribunal administratif du Québec

¹⁸ CPTAQ, décision 05944

¹⁹ CPTAQ, décision 29695



Saint-Constant

À Saint-Constant, 97 ha sont identifiés en zone agricole. De ce nombre 25 sont cultivés et 72 ha ne le sont pas. L'affectation au schéma y est agricole.

Notons que les terrains identifiés par le gouvernement découpent de façon particulière la zone agricole. En effet, plusieurs lots qui sont actuellement cultivés, d'une superficie d'environ 65 ha, se verront enclavés par le projet de loi.

Les Cèdres

Les terrains identifiés, d'une superficie de 311 ha, ont déjà fait l'objet d'une autorisation de la CPTAQ pour l'utilisation à des fins autres que l'agriculture.

Coteau-du-Lac

Le projet de loi a ciblé des lots identifiés en zone agricole et dont la superficie est d'environ 165 ha. Le Tribunal administratif du Québec (TAQ) a autorisé l'exclusion de ces terrains de la zone agricole²⁰.

²⁰ 2011 QCTAQ 03685. Voir règlement 167-17.



Annexe 2 : La problématique des espaces industriels vacants contaminés dans le Grand Montréal

Les travaux entourant le Portrait 2012 des espaces industriels vacants du Grand Montréal ²¹ ont permis de constater que 2 410 des 4 423 hectares disponibles au développement, soit 55 %, sont grevés d'une ou de plusieurs contraintes relatives à la tenure, à l'insertion ou de nature technique. Cette évaluation a également permis de noter la part importante des espaces industriels vacants contaminés sur le territoire métropolitain, soit 30 % des superficies vacantes disponibles au développement.

Tableau 1. Répartition des espaces industriels vacants contaminés dans le Grand Montréal

	Superficie d'espaces industriels vacants disponibles ¹ (ha)	Superficie disponible avec contrainte (ha) ²	Superficie d'espaces contaminés (ha)	Proportion d'espaces industriels vacants contaminés
Montréal	1 056	626	575	54,5 %
Laval	298	190	33	11,1 %
Longueuil ³	559	96	1	0,2 %
Couronne Nord	1 139	931	324	28,4 %
Couronne Sud	1 371	567	386	28,2 %
Grand total	4 423	2 410	1 319	29,8 %

¹ Les espaces industriels vacants disponibles n'incluent pas les superficies grevées de contraintes naturelles.

² Incluant les contraintes de contamination.

³ Dans le cadre des travaux de la commission de l'environnement, l'agglomération de Longueuil a procédé à un inventaire non exhaustif qui porterait la superficie des espaces contaminés à 113 ha. Une fois validés, ces changements pourront être apportés lors d'une future mise à jour du portrait des espaces industriels vacants du Grand Montréal.

Il est à noter que plusieurs des espaces grevés de contraintes de tenure, techniques ou d'insertion pourraient malgré tout être disponibles au développement, à condition qu'ils fassent l'objet de mesures d'aménagement permettant de lever ces contraintes. Cependant, la connaissance limitée de leurs caractéristiques limite, dans certaines situations, la capacité des intervenants économiques à cibler des actions précises ou à mettre en place des stratégies pour maximiser leur utilisation. Ainsi, puisque le facteur « temps » est une variable significative dans la mise en marché d'espaces industriels, la présence de contraintes accentue, dans certains secteurs de la Communauté, une perception de rareté des espaces industriels vacants puisqu'elle augmente le « temps économique » nécessaire à leur développement.

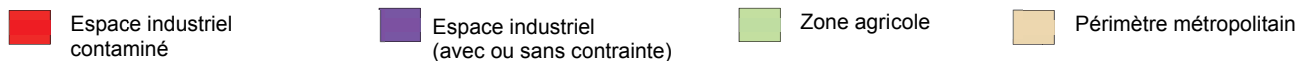
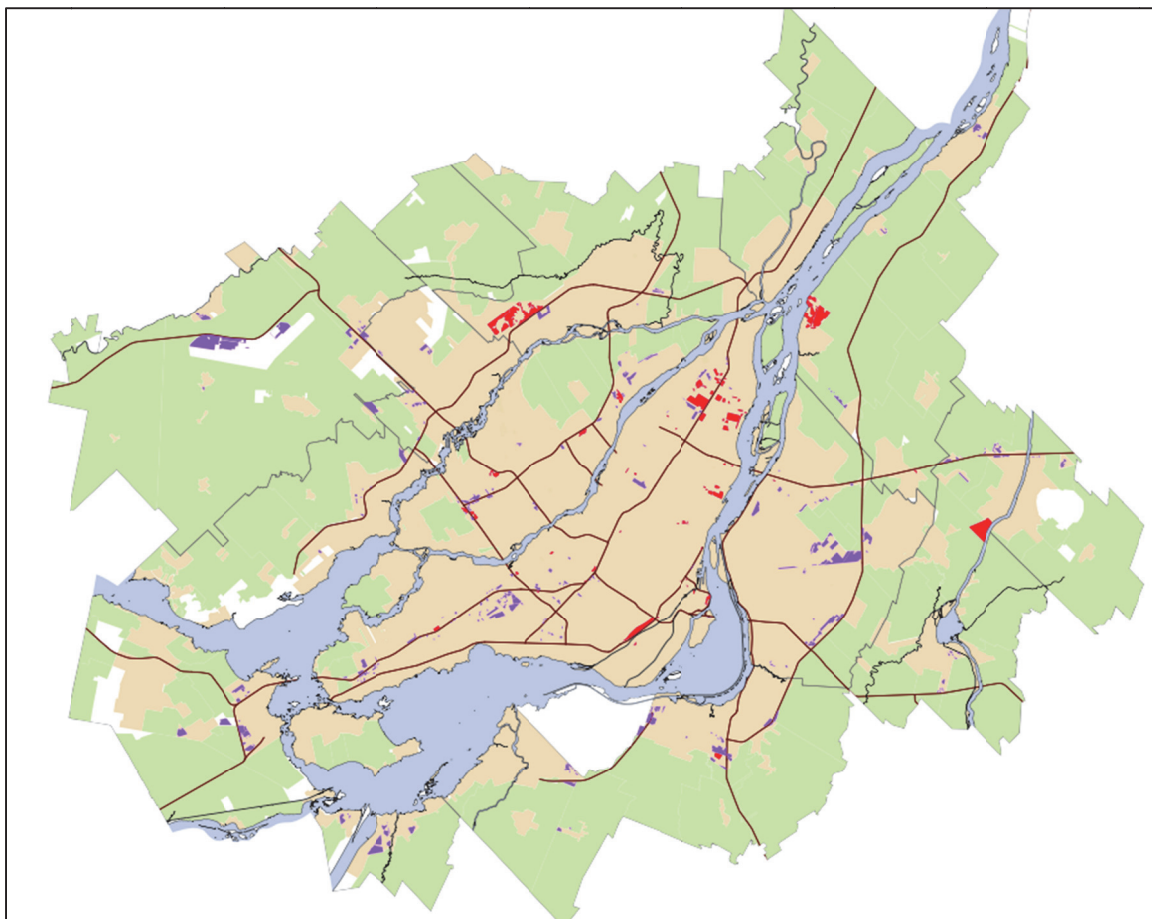
Parmi les 2 410 hectares d'espaces industriels vacants grevés de contraintes, 1 319 hectares seraient grevés de contraintes de contamination. Dans l'agglomération de Montréal, ces espaces sont principalement situés à l'est, dans le secteur des raffineries. Sur la couronne Nord, il s'agit principalement des anciens terrains du champ de tir Saint-Maurice, site qui se verrait attribuer prochainement une affectation de conservation. Sur la couronne Sud, ces espaces sont principalement situés dans les

²¹ Communauté métropolitaine de Montréal, *Portrait 2012 des espaces industriels vacants du Grand Montréal*, septembre 2013. Les informations contenues dans ce portrait ont été fournies par les MRC et les agglomérations concernées et pourraient changer en fonction de l'avancement des connaissances.



municipalités de McMasterville et de Saint-Basile-le-Grand sur les anciens terrains d'ICI ainsi que dans le parc industriel de Varennes.

Carte 1 : Répartition des espaces industriels vacants contaminés identifiés au portrait 2012



À la lumière du *Portrait 2012 des espaces industriels vacants du Grand Montréal* et de l'étude de l'IDU, qui estime que les coûts de réhabilitation traditionnelle sont actuellement d'au moins 85 \$ par m² pour les secteurs industriels, il en coûterait ainsi un peu plus d'un milliard de dollars pour assurer la réhabilitation de l'ensemble des friches industrielles contaminées de la région métropolitaine de Montréal.

Annexe 3 : Les projets de développement prévus dans les secteurs visés par le projet de loi 85

Le pôle logistique Les Cèdres

Les cartes annexées au projet de loi numéro 85 positionnent le pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges sur les terrains du complexe intermodal du Canadien Pacifique (CP) situé sur le territoire de la municipalité de Les Cèdres. Ce projet de pôle logistique bénéficie d'excellentes dessertes autoroutières (autoroute 20 et autoroute 30) et ferroviaires (CN et CP). Les 311 ha de terrains identifiés sont situés en zone agricole, mais bénéficient déjà d'une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) pour une utilisation à des fins autres que l'agriculture.

La présence des autoroutes 20, 30 et 40, des voies du CN et du CP et, dans la MRC voisine, du terminal ferroviaire de CSX et du port de Valleyfield donne à la MRC de Vaudreuil-Soulanges un avantage de localisation dans les industries de la distribution. La présence de ces axes de transport pourrait permettre à Vaudreuil-Soulanges de concurrencer Cornwall.

Le pôle logistique de Contrecoeur

À moyen terme (horizon 2020), le site de Contrecoeur est celui privilégié par l'Administration portuaire de Montréal pour augmenter la capacité totale de traitement du port de Montréal jusqu'à 3 millions de conteneurs. Le site de Contrecoeur est traversé par une ligne ferroviaire appartenant au CN, en plus d'être adjacent à l'autoroute 30. À l'est du site du port de Montréal se trouvent 53 ha d'espaces industriels vacants. Identifié comme pôle logistique dans la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, le site de Contrecoeur est aussi identifié comme une zone industrialo-portuaire.

En 2014, l'Administration portuaire de Montréal a poursuivi ses travaux de planification qui permettraient la mise en service d'un terminal de 1,15 million de conteneurs EVP (Équivalents 20 pieds)²².

Notons également la récente entente de partenariat dans le cadre de l'acquisition de 4,3 millions de pieds carrés de terrain de la Ville de Contrecoeur par le Fonds immobilier de solidarité FTQ et l'entrepreneur Grilli Samuel Consortium immobilier. Les terrains seront dédiés au développement de deux pôles majeurs, dont l'un voué au secteur industriel. « Le pôle industriel -- Technopole Contrecoeur -- correspondra à 40 % des bâtiments du projet global. Il sera situé aux abords du fleuve Saint-Laurent, de la ligne ferroviaire du CN, du réseau de gaz naturel de Gaz Métro et de la route 132. Il regroupera 2,3 millions de pieds carrés de terrain répartis en une quinzaine de lots sur lesquels seront construits des entrepôts et des centres de distribution à valeur ajoutée pour le traitement d'un grand volume de marchandises »²³.

Le projet de Cité de la logistique de la zone industrialo-portuaire du secteur Assomption-Sud/A-25

À travers sa Stratégie maritime, le gouvernement vise le développement de zones industrielles à proximité de services portuaires, et ce, afin de favoriser l'émergence de projets manufacturiers les plus à même de profiter de la proximité de services portuaires.

²² Port de Montréal – Rapport annuel 2014

²³ Fonds immobilier de solidarité FTQ



Trois zones industrialo-portuaires se trouvent sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal : le port de Montréal, le port de Côte-Sainte-Catherine et le port de Contrecoeur. Notons que deux autres ZIP sont situées à proximité du territoire de la Communauté, soit au port de Sorel-Tracy et au port de Valleyfield.

Au cours de la dernière décennie, les activités du port de Montréal n'ont cessé de progresser, passant d'un transit de 19,1 millions de tonnes métriques en 2001 à 30,4 millions de tonnes métriques en 2014. La capacité d'accueil des installations du port sera bientôt atteinte. Dans ce contexte, l'amélioration des accès routiers au port de Montréal constitue une priorité d'investissement pour de nombreux intervenants, dont l'administration du port de Montréal et la Ville de Montréal.

Des investissements publics dans le secteur bordé par la rue Hochelaga au nord, par la rue Notre-Dame au sud, par la gare de triage exploitée par le CN à l'ouest et par la rue Dickson à l'est ont notamment été jugés nécessaires par les parties prenantes. Plus précisément, afin de désenclaver le secteur, le prolongement du boulevard de L'Assomption et de l'avenue Souigny ainsi que l'ajout de nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute 25 ont été demandés. Le 10 mai 2013, le projet franchissait une première étape avec l'annonce du gouvernement du Québec.

Sur ce site d'environ 80 ha, la moitié la superficie (43 ha) a été identifiée comme des espaces industriels vacants. Ces espaces sont toutefois grevés de contraintes et devront faire l'objet de travaux de décontamination.

Lorsqu'il s'agit de ZIP (zone industrialo-portuaire), 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, le projet de Cité de la logistique de l'Est de Montréal 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 logistiques qui souhaitent s'établir à proximité immédiate du port de Montréal. Nonobstant la désignation finale qui serait retenue, il faut par ailleurs s'assurer que les deux fonds d'investissement prévus à la stratégie – ZIP et pôles logistiques – sont disponibles pour appuyer le développement du secteur Assomption.

Il est utile de rappeler que la Communauté avait indiqué, dans son mémoire portant sur la Stratégie maritime du Québec, que la région métropolitaine de Montréal compte plusieurs pôles logistiques dont, notamment, ceux des gares de triage de Taschereau et Saint-Luc, de l'aéroport de Montréal et du pôle de commerce électronique de Montréal.

Les abords de l'autoroute 30

Le développement de l'autoroute 30, qui a complété le réseau des autoroutes 20 et 40, des voies du CN et du CP, du terminal ferroviaire de CSX et du port de Valleyfield, donne aux MRC de Vaudreuil-Soulanges, de Beauharnois-Salaberry et de Roussillon un avantage de localisation dans les industries de la distribution qui commencent à être exploitées. De 2006 à 2011, l'emploi a grimpé de 7 % dans le commerce de gros, le transport et l'entreposage dans ces trois MRC. En 2011, elles ont un quotient de localisation de 1,56 dans le commerce de gros et de 1,15 dans le transport et l'entreposage. La spécialisation est plus marquée à Vaudreuil-Soulanges où se trouve la plus grande part du réseau.