

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE **DE L'AUTOROUTE**

DOCUMENT DE RÉFLEXION



DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE **DE L'AUTOROUTE 30**

DOCUMENT DE RÉFLEXION

Octobre 2013

UN
QUÉBEC
POUR TOUS

Québec 

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

ISBN : 978-2-550-68822-8 (Imprimé)

ISBN : 978-2-550-68823-5 (PDF)

© Gouvernement du Québec, octobre 2013

Table des matières

1. Objectifs stratégiques	4
2. Particularités des territoires touchés	5
2.1 Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent.....	5
2.2 Conférence régionale des élus de la Montérégie Est.....	5
2.3 Conférence régionale de l'Agglomération de Longueuil	5
2.4 Territoire de Kahnawake	5
3. Enjeux et opportunités liés à l'autoroute 30 en Montérégie	6
3.1 Territoire et activités agricoles, biodiversité et environnement	7
3.2 Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire (PMAD)	7
3.2.1 Définition et territoire d'application	7
3.2.2 Orientations et objectifs	8
3.2.3 Objets	9
3.2.4 Paliers de planification sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal....	9
3.3 Transport des marchandises (maritime, ferroviaire, routier) et des personnes.....	10
3.3.1 Transport des marchandises	10
3.3.2 Transport des personnes.....	11
3.4 Projets de développement économique et éléments à prendre en considération	12
3.5 Projet de pôle logistique en Montérégie	12
3.5.1 État de la situation	13
3.5.2 Enjeux	13
3.5.3 Bénéfices.....	13
3.5.4 Conditions de succès	14
4. La consultation	15
4.1 Objectifs de la consultation	15
4.2 Cadre de la consultation	15
4.3 Principales étapes de la tournée de consultation	16
4.4 Remise des résultats de la consultation au Comité interministériel et suites à donner	16
ANNEXE I.....	17
ANNEXE II.....	29

1. Objectifs stratégiques

Afin que soit élaborée une vision stratégique du développement économique du corridor de l'autoroute 30 (A-30) de Sorel-Tracy jusqu'à Vaudreuil-Soulanges, un comité interministériel a été annoncé le 31 mai 2013.

Ce comité de développement relève du Comité ministériel de la région métropolitaine et il est coprésidé par le ministre des Transports et le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, monsieur Sylvain Gaudreault, ainsi que par la ministre déléguée à la Politique industrielle et à la Banque de développement économique, madame Élane Zakaïb.

Six autres ministres complètent le Comité : le ministre des Relations internationales, de la Francophonie et du Commerce extérieur, ministre responsable de la région de Montréal et président du Comité ministériel de la région métropolitaine, monsieur Jean-François Lisée, la ministre de l'Éducation, du Loisir et du Sport et ministre responsable de la région de la Montérégie, madame Marie Malavoy, le vice-premier ministre et ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, monsieur François Gendron, la ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale, madame Agnès Maltais, le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, monsieur Yves-François Blanchet, ainsi que la ministre déléguée aux Affaires autochtones, madame Élisabeth Larouche.

L'objectif principal du Comité interministériel est d'élaborer une vision durable du développement économique du corridor de l'A-30 de Sorel-Tracy à Vaudreuil-Soulanges en Montérégie, en conformité avec les orientations gouvernementales concernant l'aménagement et le développement de la région métropolitaine ainsi qu'avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et les visions de développement des territoires limitrophes de celui du PMAD.

Pour ce faire, le Comité devra d'abord faire un état de la situation des principaux projets et demandes de développement issus des consultations, déterminer les enjeux, les contraintes, les opportunités ainsi que les défis à relever et proposer des pistes de solution. Il est important de conduire cette démarche en collaboration avec les partenaires du milieu.

Par la suite, le Comité devra faire un rapport au Conseil des ministres en présentant une vision stratégique de développement de l'A-30 qui sera suivi de l'élaboration d'un plan de développement.

2. Particularités des territoires touchés

Le corridor de l'A-30 traverse la Montérégie d'est en ouest, de Sorel-Tracy jusqu'à Vaudreuil-Soulanges, et couvre les trois territoires de CRE, soit Montérégie Est, Vallée-du-Haut-Saint-Laurent et Longueuil, qui comprennent quatorze MRC et une agglomération, de même que le territoire de la communauté mohawk de Kahnawake.

Plusieurs territoires sont directement touchés et d'autres veulent poursuivre leur développement en participant à une planification économique globale tout le long de l'autoroute de Sorel-Tracy jusqu'à Vaudreuil-Soulanges.

À l'**annexe I** sont présentées des fiches détaillées sur les MRC qui sont directement touchées par le corridor de l'A-30 ainsi que sur le territoire de Kahnawake.

2.1 Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent

- MRC de Beauharnois-Salaberry
- MRC de Vaudreuil-Soulanges
- MRC de Roussillon

2.2 Conférence régionale des élus de la Montérégie Est

- MRC de Pierre-De Saurel
- MRC de Marguerite-D'Youville

2.3 Conférence régionale de l'Agglomération de Longueuil

- Agglomération de Longueuil

2.4 Territoire de Kahnawake

3. Enjeux et opportunités liés à l'autoroute 30 en Montérégie

Pour le gouvernement, le rôle premier de l'A-30 est de doter la région métropolitaine d'une voie de contournement par le sud pour réduire la congestion sur le réseau autoroutier de la métropole, plus particulièrement celui de l'île de Montréal, en offrant un itinéraire de rechange aux véhicules en transit. Ce rôle s'inscrit dans un positionnement stratégique de la région métropolitaine de Montréal comme pôle logistique de transport et plaque tournante essentielle à l'échelle du Québec. 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.

Dans la foulée du parachèvement de cette autoroute, différentes démarches ont été présentées au gouvernement visant le développement économique le long de l'autoroute pour tirer avantage de la nouvelle infrastructure. Ces propositions impliquent des interventions gouvernementales importantes sans qu'il y ait une vision d'ensemble du corridor autoroutier et des incidences des différents projets de développement sur l'aménagement du territoire. Or, le gouvernement souhaite que le développement économique puisse être structuré afin que son appui soit cohérent et profitable pour l'ensemble de la région et pour le Québec.

La réalisation d'un plan de développement économique le long de l'A-30 doit prendre en considération les responsabilités d'aménagement et de développement assumées par les organismes suprarégionaux, régionaux et municipaux, ainsi que les intérêts des parties prenantes, dont le gouvernement et les intervenants du milieu socioéconomique, y compris la communauté mohawk de Kahnawake. Ce développement doit répondre à une analyse des besoins et aux orientations gouvernementales en plus d'être compatible avec le PMAD en vigueur.

Il est donc essentiel que le plan de développement économique de l'A-30 réponde à sa vocation de voie de contournement. Les projets envisagés ne doivent pas concourir à ce que l'A-30 devienne une voie de circulation pour les déplacements locaux ou à ce qu'elle contribue à ouvrir de nouveaux fronts d'urbanisation qui risquent de compromettre sa fonctionnalité.

L'une des grandes préoccupations qui se posent pour les pouvoirs publics est de trouver un nouvel équilibre entre les trois piliers de la durabilité : l'économie, le social et l'environnement¹.

À cet égard, un sommaire des enjeux et des opportunités liés aux trois piliers est présenté ici.

¹ PMAD, p. 36.

3.1 Territoire et activités agricoles, biodiversité et environnement

- La région métropolitaine de Montréal possède une zone agricole considérée comme l'une des plus importantes en Amérique du Nord. Cette zone agricole, qui représente 58 % du territoire de la CMM, soit 220 520 hectares, la distingue des autres métropoles nord-américaines. Les sols de classes 1, 2, 3, excellents pour la production végétale et horticole, couvrent 73 % du territoire de la communauté. Ces caractéristiques procurent un avantage concurrentiel aux producteurs agricoles (28 000 entreprises agricoles tirent profit de cet avantage) et contribuent à la pratique d'activités agricoles à haut rendement à l'hectare; la proximité d'un important marché de consommation pour ces producteurs agricoles est un aussi un atout substantiel. Les terres agricoles de la CMM sont toutefois soumises à de fortes pressions d'urbanisation.
- Quant au secteur agroalimentaire métropolitain, il constitue un levier économique majeur. Plus des deux tiers des activités de transformation alimentaire du Québec sont réalisés dans la région métropolitaine. Le 16 mai 2013, le gouvernement du Québec a présenté la Politique de souveraineté alimentaire, qui réaffirme l'importance de protéger le territoire agricole afin d'assurer la sécurité alimentaire du Québec, de maintenir une économie régionale forte et d'appuyer une occupation dynamique du territoire; les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire assurent aussi la protection du territoire agricole et précisent que son utilisation à d'autres fins se doit d'être un geste exceptionnel.
- Au total, 74 % du territoire de la couronne sud est situé en zone agricole.
- Le développement économique à venir devra se faire en tenant compte de la protection ainsi que du développement des milieux agricoles et du secteur des activités bioalimentaires.

3.2 Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire (PMAD)²

3.2.1 Définition et territoire d'application

Le PMAD définit des orientations, des objectifs et des critères pour assurer la compétitivité et l'attractivité du grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durable du territoire métropolitain. Il est élaboré, adopté et maintenu à jour par la CMM en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Il est aussi opposable au gouvernement en vertu du chapitre VI de la LAU portant sur les interventions gouvernementales.

- Le territoire de la CMM est composé de 82 municipalités réparties dans 5 secteurs géographiques, soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne nord et la couronne sud.
- Dans la couronne sud, on trouve l'agglomération de Longueuil, les MRC de Marguerite-D'Youville, de Roussillon ainsi qu'une portion des MRC de Beauharnois-Salaberry, de Vaudreuil-Soulanges, de la Vallée-du-Richelieu et de Rouville.
- À noter que le territoire de la MRC de Pierre-De Saurel n'est pas inclus dans celui de la CMM. Une orientation gouvernementale visant la complémentarité entre son aménagement et son développement et la planification métropolitaine est toutefois applicable.

² PMAD, p. 5, 27, 28 et 29.

3.2.2. Orientations et objectifs

Le PMAD établit trois orientations pertinentes liées à ses compétences et à ses axes d'intervention.

Aménagement

En matière d'aménagement, le PMAD établit l'importance de la localisation des aires TOD (Transit Oriented Development) en ce qui a trait à la densification et définit les critères de leur étendue. Ainsi sont également établis des seuils minimaux de densité par agglomérations et MRC à l'extérieur des aires TOD.

Le grand Montréal doit donc déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir environ 530 000 personnes (croissance projetée), ou 320 000 nouveaux ménages, ainsi que les 150 000 emplois qui seront créés d'ici 2031 en sachant que les espaces disponibles et les ressources financières sont limités et qu'un périmètre métropolitain devra être déterminé.

De plus, le PMAD indique que, sur son territoire d'application, l'espace disponible au développement et au redéveloppement est suffisant pour répondre aux besoins résidentiels et économiques pour les vingt prochaines années.

Transport

En matière de transport, le PMAD souligne la nécessité que le grand Montréal ait des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. Le grand Montréal doit optimiser et développer les réseaux de transport terrestre actuels et projetés pour soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises ainsi que pour favoriser une consolidation de l'urbanisation.

Le développement de l'A-30 permettra de contourner le réseau routier de l'île de Montréal, ce qui contribuera à en réduire la congestion et à consolider le rôle du grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises. Une analyse des répercussions du projet de l'A-30 sur le plan du développement urbain et économique est recommandée dans le PMAD.

L'identification d'un réseau artériel métropolitain en appui au réseau routier supérieur devrait permettre la connectivité des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle du territoire de la CMM et de cinq secteurs.

La réflexion sur la création de pôles logistiques est également abordée dans le PMAD; ces pôles sont envisagés dans la perspective d'une création d'un terminal intermodal ferroviaire ou portuaire qui assurerait la mise en relation de toutes les échelles de la distribution et de l'approvisionnement ainsi que le passage de flux importants, dont pourraient profiter les entreprises logistiques qui s'y établiraient. Le PMAD propose aux MRC de prendre en considération les critères suivants pour la localisation des pôles logistiques :

- l'accès direct au réseau routier métropolitain;
- l'accès direct au réseau ferroviaire;
- la proximité d'une installation portuaire ou aéroportuaire;
- la nécessité d'aménager une zone tampon pour minimiser les effets occasionnés par les activités du site.

Environnement

Le PMAD évoque la nécessité que le grand Montréal ait un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur de ses atouts naturels et bâtis (plans d'eau, paysages, boisés et ensembles patrimoniaux) pour renforcer l'attractivité de la région.

Par ailleurs, l'aménagement de quartiers TOD permet d'observer une réduction du nombre d'automobiles dans un TOD qui va de un à trois pour dix véhicules. Le PMAD pourrait ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 14 % en 2031 par rapport au statu quo.

Agriculture

En matière de mise en valeur des activités agricoles, la CMM souhaite favoriser une occupation optimale du territoire agricole. À cet égard, le PMAD a comme objectif d'accroître de 6 % les superficies en culture sur le territoire de la CMM.

Le PMAD souligne également que, si des agrandissements du périmètre d'urbanisation métropolitain à même la zone agricole devenaient nécessaires, les MRC concernées devraient, au préalable, concevoir un outil régional de mise en valeur de la zone agricole, c'est-à-dire un plan de développement de la zone agricole (PDZA). À l'heure actuelle, la plupart des MRC de la CMM travaillent à l'élaboration de ce plan.

Une synthèse des orientations, des objectifs et des critères du PMAD de la CMM se trouve à l'annexe II.

3.2.3. Objets

Le PMAD porte sur les huit objets suivants (selon les dispositions de l'article 2.24 de la LAU) :

- la planification du transport terrestre;
- la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages;
- l'identification de toute partie du territoire de la CMM qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- la définition de seuils minimaux de densité en fonction des caractéristiques du milieu;
- la mise en valeur des activités agricoles;
- la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace ainsi que la délimitation de tout périmètre métropolitain;
- l'identification de toute partie de territoire de la CMM qui, chevauchant le territoire de plusieurs MRC, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général;
- l'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour toute nouvelle installation, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.

3.2.4 Paliers de planification sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal

Le cadre institutionnel en matière de planification de l'aménagement et du développement du territoire comprend quatre échelles d'intervention et cinq catégories d'intervenants : le gouvernement du Québec et la CMM interviennent tous deux à l'échelle métropolitaine; les agglomérations, les MRC et les villes-MRC interviennent à l'échelle régionale; les municipalités interviennent à l'échelle locale; enfin, les ministères et plusieurs organismes interviennent à l'échelle des territoires des CRE et des régions administratives

Chacun de ces intervenants dispose de ses propres outils de planification. Par ailleurs, en vertu de la législation québécoise, des mécanismes pour assurer la conformité et l'harmonisation entre certains de ces outils sont prévus. Il faut également prendre en considération le rôle de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et celui de Montréal international (MI)³.

³ PMAD, p. 28 et 29.

3.3 Transport des marchandises (maritime, ferroviaire, routier) et des personnes

3.3.1 Transport des marchandises

- Depuis une vingtaine d'années, le trafic des conteneurs transitant par l'Amérique du Nord a triplé. Le port de Montréal atteindra en 2020 sa pleine capacité sur l'île de Montréal. Il songe à développer son site de Contrecœur afin que celui-ci puisse accueillir des porte-conteneurs.
- L'aéroport de Saint-Hubert bénéficie d'un positionnement sans pareil grâce à sa localisation géographique stratégique. Situé à 15 minutes du centre-ville de Montréal, il profite d'un accès direct aux grandes infrastructures routières et au transport en commun. La zone portuaire tire également profit de la présence d'entreprises de renom qui emploient près de 3 000 personnes sur son territoire. Parmi celles-ci, notons Pratt & Whitney Canada, qui utilise l'aéroport comme base opérationnelle, la Défense nationale, qui se sert des infrastructures de l'aéroport pour les vols militaires, l'Agence spatiale canadienne ainsi que les studios de cinéma Mel's. Il faut également noter la présence de l'École nationale d'aérotechnique, un chef de file en matière de formation technique en aéronautique au Québec.
- La position géographique de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, située dans le Corridor du commerce Québec-Ontario, jumelée à la présence d'infrastructures routières et ferroviaires importantes, crée une pression énorme sur le développement de la région qui doit faire face à une concurrence féroce d'intervenants ontariens, tout particulièrement de la région de Cornwall. Celle-ci a attiré récemment des investissements importants de la part de Target pour un entrepôt à Cornwall.
- 85 % de la valeur des échanges commerciaux du Québec avec le reste de l'Amérique du Nord transite par le territoire de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent.
- L'accessibilité aux voies ferroviaires (Canadien Pacifique [CP], Canadien National [CN], CSX), maritimes et portuaires (ports de Valleyfield et de Sainte-Catherine) représente un avantage concurrentiel pour l'ouest de la Montérégie.
- La présence d'un carrefour autoroutier stratégique pour le développement de la région métropolitaine :
 - autoroute 20 (axe est-ouest – corridor Montréal/Toronto);
 - autoroute 40 (axe ouest, autoroute transcanadienne – corridor Montréal/Ottawa);
 - autoroute 30 (axe est-ouest, contournant Montréal par le sud en direction des États-Unis).
- Le port de Valleyfield est le seul port municipal autogéré au Canada. Il est à proximité de l'Ontario et des États-Unis et donne accès aux marchés des Grands Lacs et de leurs affluents. Il a une profondeur d'eau constante de 8,23 m, 8 quais et plus de 300 000 m² de terrains vacants prêts à accueillir de nouvelles entreprises.
- La présence du terminal de CSX à Valleyfield permet l'accès à 66 % des marchés de consommation des États-Unis et à 23 États américains.
- La proximité des postes frontaliers américains et ontariens permet de rejoindre 135 millions de consommateurs dans un rayon de 1 000 km et près de 40 % de la capacité industrielle américaine.
- De nombreuses demandes d'intervention sur le réseau routier supérieur liées aux projets de développement économique viennent s'ajouter à celles qui sont requises en raison de l'état des infrastructures (réfection, reconstruction et amélioration), de la congestion de certaines composantes du réseau et de leur utilisation au maximum de leur capacité.

- Les besoins en maintien et en développement en transport dans la grande région de Montréal nécessitent de définir, d'une part, une séquence d'investissements qui respecte la capacité de payer du gouvernement du Québec et des municipalités en ce qui a trait aux immobilisations et à l'exploitation et, d'autre part, de nouvelles sources de financement liées aux objectifs et aux nouvelles cibles à atteindre⁴.

3.3.2 Transport des personnes

- La couronne sud de la CMM est desservie par un réseau routier supérieur assez développé qui permet d'assurer des liens étroits avec l'ensemble de la Montérégie, des autres composantes du territoire de la CMM et du Québec en général. À l'interne, ce même réseau permet aux citoyens de ce territoire d'accéder facilement à leurs lieux de travail, de service et d'activités au quotidien.
- Récemment, ce réseau a été bonifié par l'ouverture de l'A-30, un axe est-ouest qui contribue entre autres à :
 - décongestionner le réseau autoroutier de l'île de Montréal en offrant un itinéraire de rechange aux véhicules en transit, une fluidité des transports;
 - permettre des accès plus rapides aux services publics et institutionnels;
 - revitaliser la route 132 en boulevard urbain plus sécuritaire et convivial;
 - favoriser des déplacements plus faciles pour se rendre au travail.
- La couronne sud bénéficie également d'importantes infrastructures et de services de transport en commun, notamment à l'échelle métropolitaine. L'AMT, le réseau de transport de Longueuil et de nombreux conseils intermunicipaux assurent ces services sur l'ensemble du territoire de la couronne sud ainsi que des liens avec l'île de Montréal et certains territoires de la Montérégie. Le territoire est desservi par trois lignes de trains de banlieue, une ligne de métro, une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain et plusieurs stationnements incitatifs métropolitains.
- Pour sa part, le PMAD de la CMM mise sur le transport en commun en optant, d'une part, pour une urbanisation plus dense et, d'autre part, pour des développements de type TOD, une formule visant à orienter une partie de la croissance résidentielle et des emplois vers les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain.
- Les services de transport en commun actuels sont orientés vers l'île de Montréal, alors qu'une part importante des déplacements des citoyens de la couronne sud s'effectue à l'intérieur de ce territoire et nécessite le développement d'une offre de services en conséquence, notamment dans l'axe est-ouest. À cela, il faut ajouter la définition des priorités d'investissement parmi tous les projets mis en avant par les partenaires ainsi que la diversification dans l'offre de services en transport collectif pour répondre aux besoins selon les particularités du territoire (covoiturage, programme-employeur, taxis collectifs, etc.).
- De façon plus précise, l'agglomération de Longueuil a formulé des demandes en regard des éléments suivants :
 - un plan de mobilité durable comprenant une planification intégrée des projets (pôles/corridors);
 - plusieurs projets de transport en commun : SLR (système de transport léger sur rail) pour le pont Champlain, mise en service d'un SRB (système intégré de transport rapide par autobus) sur le boulevard Taschereau, prolongement de la ligne jaune du métro, etc.⁵;
 - le développement de l'aéroport de Saint-Hubert, qui est également un enjeu important dans le transport des personnes.

⁴ PMAD, p. 157.

⁵ Présentation de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud.

3.4 Projets de développement économique et éléments à prendre en considération

Selon un sondage Léger Marketing 2012, réalisé pour le compte de la CRE de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent (VHSL), les dirigeants d'entreprises considèrent que le prolongement de l'A-30 aura des effets favorables sur la visibilité et l'accessibilité ainsi que sur l'augmentation des occasions d'affaires⁶.

Certains éléments devront être pris en considération dans l'évaluation des projets de développement économique à venir. En voici quelques-uns :

- planifier et organiser différents modes de transport des personnes reliant les parcs industriels avec les principaux centres urbains;
- évaluer la disponibilité et le type de propriétés des parcs industriels;
- prendre en considération la présence des créniaux d'excellence Accord en Montérégie : Bioalimentaire, Matériaux souples avancés, Micro TeQ -10, Pôle d'excellence québécois en transport terrestre et Transformation des métaux;
- tenir compte de la présence d'un secteur aéronautique fort tout particulièrement dans l'agglomération de Longueuil regroupé au sein d'Aéro Montréal ainsi que d'une grappe métropolitaine de logistique et de transport, Cargo Montréal;
- répondre aux besoins en main-d'œuvre des entreprises : attraction, rétention, formation et perfectionnement. Actuellement, dans la région et partout au Québec, il y a déjà des problèmes de manque de main-d'œuvre spécialisée et non spécialisée, le problème s'amplifiera avec l'ouverture de l'A-30 et l'arrivée de projets d'investissement;
- évaluer la mise en place d'infrastructures LEED, de bâtiments écoénergétiques;
- prendre en compte les contraintes naturelles (zones sujettes aux inondations, aux mouvements de terrain, milieux humides, caractéristiques topographiques empêchant la construction), les contraintes techniques (contamination des sols, capacité portante des sols, desserte en infrastructures d'égout et d'aqueduc) et les contraintes d'insertion (emprises réservées aux infrastructures majeures, éléments de patrimoine, proximité d'espaces sensibles ou conflits d'usage, réglementation particulière en ce qui a trait à l'urbanisme).
- veiller à ce que l'évaluation relative aux besoins économiques et au développement résidentiel soit réalisée à l'échelle métropolitaine.

3.5 Projet de pôle logistique en Montérégie

- L'augmentation des échanges commerciaux internationaux depuis 1990, à la fois avec l'Asie et avec la Communauté européenne, a mené à une croissance rapide du flux de conteneurs. Cependant, une grande partie des marchandises ne fait que transiter par Montréal sans qu'aucune activité à valeur ajoutée n'y soit développée.
- Un pôle logistique au Québec est l'équivalent d'un grand parc industriel multimodal permettant d'attirer des centres de distribution à valeur ajoutée pour traiter un nombre maximal de conteneurs internationaux transitant par le port de Montréal et les grands terminaux ferroviaires de la région.
- Un tel pôle permettrait d'améliorer la chaîne logistique des entreprises manufacturières québécoises, d'ouvrir de nouveaux marchés d'exportation et d'assurer un développement planifié et mieux coordonné.

⁶ Sondage Léger Marketing 2012, CRE-VHSL.

- L'évaluation de ce projet stratégique est au cœur des travaux du Comité interministériel. Toutefois, aucune annonce le concernant ne sera faite avant la fin des travaux du Comité interministériel sur le développement de l'autoroute 30.

3.5.1 État de la situation

- Le gouvernement du Québec, en collaboration avec des chercheurs et des acteurs de l'industrie, travaille depuis quelques années à évaluer un projet de pôle logistique s'articulant autour d'une vision de développement intégré et durable de la logistique des marchandises dites « conteneurisées » de la grande région métropolitaine.
- L'intérêt pour la logistique s'est manifesté à plusieurs reprises de la part de quelques MRC, notamment celles de Vaudreuil-Soulanges, de Beauharnois-Salaberry, de Roussillon, de Longueuil, de Marguerite-D'Youville et le territoire de la communauté mohawk de Kahnawake.

3.5.2 Enjeux

- Le développement d'activités à valeur ajoutée pour les marchandises transitant par le port de Montréal entraînera des retombées régionales directes.
- Il s'agirait d'une occasion importante de réaliser un projet structurant lié au développement de la logistique dans la région métropolitaine de Montréal et au Québec. L'intervention publique permettrait de consolider l'ensemble des forces vives pour un développement cohérent de toutes les étapes afin de concevoir un projet durable.
- Une décision gouvernementale d'aller de l'avant avec un projet de pôle logistique métropolitain serait souhaitable, car elle permettrait de maximiser les retombées des autres projets de développement économique de la grande région métropolitaine. Il est donc important pour le gouvernement du Québec de consulter les différents partenaires afin de connaître leur vision de développement d'un pôle logistique et de comprendre comment leurs autres projets de développement économique s'imbriqueraient, ou non, dans le projet de pôle logistique.

3.5.3 Bénéfices

- Procurer aux entreprises québécoises un accès direct aux divers marchés de l'Amérique du Nord de façon efficace et en réduisant l'impact environnemental.
- Optimiser les capacités de croissance du port de Montréal à Montréal et, éventuellement, à Contrecoeur.
- Accélérer l'investissement dans des centres de distribution à valeur ajoutée et ainsi favoriser le traitement, en sol québécois, d'un plus grand nombre de conteneurs internationaux qui transitent par le port de Montréal ou les terminaux ferroviaires.
- Ouvrir de nouveaux marchés d'exportation pour les produits manufacturés au Québec grâce à un accès à de nouvelles routes de distribution.
- Assurer un développement planifié et une meilleure coordination des activités logistiques pour créer une synergie entre les joueurs de l'industrie.
- Améliorer la chaîne logistique des entreprises manufacturières situées au Québec par l'appropriation de technologies et de services spécialisés.

3.5.4 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 garantissent le succès d'affaires pour toutes les communautés métropolitaines et québécoises.
- La participation d'investisseurs en logistique pour un financement du pôle. Les investissements privés (nationaux et internationaux) sont estimés à 3,6 G\$. Les investissements publics sont estimés à 150 M\$ échelonnés sur une période de dix ans.

4. La consultation

La ministre déléguée à la Politique industrielle et à la Banque de développement économique, madame Élane Zakaïb, souhaite rencontrer les partenaires du milieu pendant cette démarche; la ministre Marie Malavoy participera aux rencontres des intervenants du milieu avec madame Zakaïb. Plusieurs rencontres sont à prévoir par territoire de MRC : Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois-Salaberry, Roussillon, territoire de Kahnawake, Marguerite-D'Youville, Pierre-De Saurel et l'agglomération de Longueuil ainsi que pour la grande région métropolitaine. La période de consultation, le nombre et les dates des rencontres sont à préciser.

4.1 Objectifs de la consultation

- Ces consultations ont pour objectif de s'assurer d'une compréhension commune des enjeux liés à l'A-30. Les municipalités et les partenaires du milieu auront donc l'occasion de sensibiliser la ministre et le comité de consultation sur des enjeux, des opportunités et des problématiques jugés prioritaires. Cette activité de consultation permettra de colliger les projets et les enjeux du milieu pour les prioriser et les harmoniser. L'investissement en infrastructure routière est un projet de société. Il est donc important que tout avis pertinent sur le développement de l'A-30 soit entendu ou exprimé.
- Cette consultation se veut une occasion de mobiliser les partenaires qui détiennent des pouvoirs et des compétences particulières (par exemple, aménagement du territoire, réglementations municipales, infrastructures locales de transport, d'assainissement des eaux, etc.) pour travailler en synergie avec le gouvernement à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une vision de développement durable et stratégique autour de l'A-30.

4.2 Cadre de la consultation

- Afin d'assurer une compréhension partagée des enjeux et des projets particuliers sur le territoire, la tournée de consultation se déroulerait dans chacun des trois territoires de CRE en réunissant tour à tour, à l'occasion de rencontres de consultation, les élus et partenaires de chacune des MRC touchées.
- Les participants ciblés recevront un guide de consultation comprenant une fiche synthèse qu'ils seront invités à remplir pour la rencontre.
- Les rencontres de consultation seront orientées vers la recherche de pistes de solution et leur hiérarchisation en fonction des enjeux définis et des compétences et pouvoirs à mobiliser par chacune des parties prenantes, ce qui permettra d'alimenter la réflexion en vue d'élaborer une vision stratégique cohérente et partagée.

4.3 Principales étapes de la tournée de consultation

- Planifier et organiser des rencontres de consultation par MRC et pour le territoire de Kahnawake.
- Identifier des représentants de la CMM, des CRE, des MRC, des CLD, des chambres de commerce touchées, de Développement économique Longueuil, de Montréal international, du conseil de bande de Kahnawake, de la Commission de développement économique de Kahnawake, de la Fédération régionale de l'Union des producteurs agricoles (Montérégie), de Tourisme Montérégie (ATR), de l'APM, de la Table des préfets et élus de la Couronne Sud de la CMM, de CargoM, du Comité régional ACCORD, du Pôle d'excellence québécois en transport terrestre et du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie qui seront invités à la consultation et transmettre les invitations avec une date de confirmation.
- Concevoir un guide de consultation en collaboration avec le MTQ, le MAMROT et les ministères représentés au Comité interministériel.
- Transmettre aux participants le guide et les autres documents préparatoires à la rencontre de consultation afin de maximiser la portée de la démarche de consultation.
- Inviter, pendant cette activité, les parties prenantes à définir et à hiérarchiser, pour leur territoire respectif, les forces, les faiblesses, les menaces ainsi que les opportunités, les enjeux et les projets prioritaires liés au développement économique de l'A-30.
- Animer chaque rencontre de consultation en mettant en place une démarche structurée de réflexion utilisant des techniques d'animation éprouvées, ce qui favorisera un diagnostic orienté vers la recherche de solutions créatives, innovantes et pratiques.

4.4 Remise des résultats de la consultation au Comité interministériel et suites à donner

- À la suite des consultations, le Comité compilera les données et produira un rapport. Celui-ci fera état des forces, des faiblesses, des menaces, des opportunités par territoire de CRE et par MRC de même qu'il présentera une définition des principaux enjeux, des priorités et des projets énoncés par le milieu.
- Les renseignements colligés pendant la tournée de consultation serviront de toile de fond pour élaborer une vision stratégique ainsi qu'un plan de développement qui seront présentés au Conseil des ministres et dont l'opportunité sera évaluée selon les objectifs du gouvernement à l'égard du développement économique de l'autoroute 30.



ANNEXE I

Fiches MRC et territoire de Kahnawake

Fiche 1 MRC de Beauharnois-Salaberry

Population :	62 695 habitants
Parcs industriels :	4 zones industrielles d'importance (chimie, métallurgie, transport et logistique, environnement et recyclage) : • Parc d'affaires Arthur Miron (commercial) • Parc industriel Saranac (environnement et recyclage) • Zone industrielle de Beauharnois (chimie, métallurgie, transport et logistique) • Parc industriel 30-530 (chimie, métallurgie, environnement et recyclage) • Parc industriel et portuaire Perron (chimie, métallurgie, transport et logistique)
Nombre d'entreprises :	• Présence d'une vingtaine de filiales sur le territoire : Asten Johnson, Axiall, Canexus, CSX Transportation, eCycle solutions, Eka Chimie Canada, Élevages Périgord, General Dynamics, Goodyear Canada, Grace Canada, National Silicates, Owens Corning, Rio Tinto Alcan, Zinc électrolytique du Canada, Xstrata, etc. • On dénombre approximativement 1 913 entreprises. Plus de 89 % d'entre elles comptaient moins de 20 employés. Les entreprises étaient réparties selon les secteurs d'activité suivants : 73,5 % des services, 14,8 % de la construction, 5,4 % de la fabrication et 6,3 % du secteur primaire.
Principaux secteurs d'activité :	• Le territoire de Beauharnois-Salaberry regroupe diverses entreprises ayant développé une expertise dans des domaines particuliers tels que la métallurgie, l'environnement ainsi que le transport et la logistique. Grâce au positionnement stratégique de la région, de nombreuses entreprises d'envergure ont décidé de s'y installer. • Étant donné que près de 78 % de la superficie du territoire est en zone agricole permanente, la région est propice au développement et à l'épanouissement d'entreprises agroalimentaires. Les multinationales Bonduelle Canada et Aliments Dare sont d'ailleurs implantées dans la région de Sainte-Martine. La culture du maïs en grain et du soya a connu un essor considérable au cours des dernières années et des démarches ont été entreprises pour créer et soutenir des projets structurants dans le domaine du biodiesel et de l'éthanol.
Avantages concurrentiels de la MRC :	Les infrastructures présentes au sein du territoire de Beauharnois-Salaberry soutiennent et stimulent de manière stratégique la vie économique de la région. Quelques exemples : • la localisation stratégique avantageuse permettant l'accès aux marchés nord-américains (autoroutes 20, 30 et 40); • la proximité du port de Valleyfield donnant directement accès à la Voie maritime du Saint-Laurent et aux Grands Lacs dans le corridor Atlantique/Québec/Grands Lac adjacent au parc industriel et portuaire Perron de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield; • l'accessibilité du réseau ferroviaire assurant d'importantes liaisons dans toute l'Amérique du Nord : CSX (États-Unis), CN et CP; • la proximité de l'aéroport international Montréal-Trudeau; • la présence d'un parc industriel doté d'une capacité électrique de 200 MG; • l'accessibilité au réseau de gaz naturel avec conduites de classe 2 400 (350 psi) et de classe 400 (60 psi); • la facilité d'approvisionnement en électricité, et ce, avec les tarifs concurrentiels et les plus stables au monde; • la présence du Collège de Valleyfield et du Centre de transfert d'excellence Mécanium.
Enjeux liés au développement économique de l'A-30 :	• Évaluer les demandes pour des changements liés à l'infrastructure routière telles que bretelles d'accès vers les parcs industriels (zone agricole ou humide). • Prendre en compte les effets sur la demande de développement immobilier. • Tenir compte des enjeux relatifs à l'acceptabilité sociale; le développement industriel devra se faire de façon harmonieuse et prendre en compte les effets sur la qualité de vie, par exemple les conséquences possibles liées à la pollution atmosphérique, sonore et visuelle. • Planifier et organiser différents modes de transport collectif reliant les parcs industriels avec les principaux centres urbains. • Assurer le développement économique en tenant compte de la protection et du développement des milieux agricoles et du bioalimentaire. • Prévoir l'implantation d'entreprises complémentaires qui ne concurrencent pas celles qui existent déjà.

Fiche 1 MRC de Beauharnois-Salaberry (suite)

Opportunités liées au développement économique de l'A-30 :	• Le parachèvement de l'A-30 positionne Beauharnois-Salaberry sur l'axe des transports intermodaux, lui amène d'appréciables retombées économiques et est un levier de développement économique important. • Selon la MRC, ces retombées sont de plusieurs ordres : ▫ investissements industriels et commerciaux, création d'emplois, développements résidentiels, réduction de temps de déplacement ou encore proximité accrue des marchés; ▫ investissements de plus de 8 G\$ sur une période de 30 ans en plus de susciter la création de près de 450 emplois par année dans les parcs industriels; ▫ présence de nombreux visiteurs qui emprunteront l'A-30. Pour les accueillir, la municipalité de Valleyfield a mis sur pied un ambitieux projet de réaménagement du centre-ville sur 15 ans. La rue Victoria, où l'activité était au ralenti il y a quelques années, se ranime : nouveau carrefour giratoire, rénovation d'édifices patrimoniaux, verdissement et aménagement de pistes cyclables, projet de rue piétonnière. Le boulevard Monseigneur-Langlois, principale artère commerciale, profite également d'une cure de jouvence. Le centre-ville de Beauharnois se refait lui aussi une beauté. La Place du marché de Beauharnois a été réaménagée et plusieurs commerçants ont emboîté le pas en se lançant dans des travaux de rénovation¹.
Problèmes en matière de main-d'œuvre :	• Le CLD de Valleyfield travaille présentement avec une firme de consultants afin de réaliser une gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre en vue d'établir des stratégies pour répondre aux besoins du marché du travail en pleine effervescence dans la région depuis l'ouverture de l'A-30. Le CLE a convoqué à cet effet une rencontre de partenaires en juin 2013. • Il faut répondre aux besoins en main-d'œuvre des entreprises : attraction, rétention, formation et perfectionnement. • La Mutuelle d'attraction travaille étroitement avec les partenaires et les entreprises afin de trouver des solutions créatives aux problèmes de main-d'œuvre dans le respect des entreprises présentes sur le territoire².
Organisations à consulter :	• MRC de Beauharnois-Salaberry • CLD de Beauharnois-Salaberry • Chambre de commerce et d'industrie de Beauharnois-Valleyfield • CRE Vallée-du-Haut-Saint-Laurent

¹ L'autoroute 30 * 35 km qui font la différence, <http://mrc-beauharnois-salaberry.com>.

² Le 16 juin 2006, lors du forum la Relance, les entrepreneurs de la région réunis pour discuter des objectifs stratégiques sur le plan économique ont senti le désir de s'unir pour combattre le problème de pénurie de main-d'œuvre auquel ils étaient confrontés. À partir de janvier 2007, la SADC du Suroît-Sud et Emploi-Québec ont réuni et encadré les entreprises pour les aider à créer l'organisme. Ainsi, le 9 mars 2007, la Mutuelle d'attraction, région Valleyfield-Huntingdon a vu officiellement le jour sous l'impulsion également de différentes entreprises : Groupe Meloche, Trial Design, les industries Valtech, JR Mécanique, Brospec, SGM Automation, Groupe DPJL, etc. En août 2012, la Mutuelle d'attraction, région Valleyfield-Huntingdon a simplifié son nom pour devenir la Mutuelle d'attraction. Aujourd'hui, la Mutuelle d'attraction compte plus de 30 membres et des efforts sont continuellement faits pour intégrer de nouvelles entreprises. En conclusion, attraction, rétention et développement de la main-d'œuvre sont les principaux défis que la Mutuelle d'attraction compte relever.

Fiche 2 MRC de Vaudreuil-Soulanges

Population :	143 360 habitants
Parcs industriels :	25 parcs industriels (1 500 ha, dont 500 ha encore disponibles). La grande majorité des terrains industriels à la grandeur de la MRC sont privés. Cinq communautés d'intérêts sont ciblées sur le territoire, soit : • Mont Rigaud • Plaine rurale • Soulanges • L'Île-Perrot • Centre urbain
Nombre d'entreprises :	• On dénombre 3 206 entreprises. Plus de 90 % d'entre elles comptaient moins de 20 employés. Les entreprises étaient réparties selon les secteurs d'activité suivants : 73,2 % des services, 17,3 % de la construction, 5,5 % de la fabrication, 4,0 % du secteur primaire. • Plus de 88 entreprises liées au transport sont répertoriées, et ce nombre devrait au moins doubler au cours des prochaines années avec la réalisation du complexe intermodal Les Cèdres, qui deviendra le deuxième dans son genre au Canada après Winnipeg, en nombre de conteneurs, et deux fois supérieur au port de Montréal en volume de marchandises. • On évalue à près de 8 500 le nombre de travailleurs autonomes, soit environ 12 % de la population active.
Principaux secteurs d'activité :	• Le CLD et ses partenaires du développement économique ont cerné quatre principaux secteurs d'activité qui permettront à la région de se démarquer avantageusement, notamment grâce au bassin d'entreprises établies sur le territoire, aux ressources mises à disposition, à la proximité de partenaires ainsi qu'aux infrastructures existantes. Les secteurs sont la logistique, l'agroalimentaire, le tourisme ainsi que les technologies propres et les sciences de la vie.
Avantages concurrentiels de la MRC :	• Territoire plus vaste que ceux de la nouvelle ville de Montréal et de Laval réunis • 11 des 23 municipalités font partie de la CMM • Infrastructures stratégiques : des portions du réseau principal du CN et du CP, le nouveau centre intermodal planifié par le CP à Les Cèdres, des portions des routes du réseau routier national (A-20 de la frontière de l'Ontario jusqu'à Rivière-du-Loup, A-40 de la frontière de l'Ontario jusqu'à Québec, A-540 de l'A-20 jusqu'à l'A-40 et Ottawa)

Fiche 2 MRC de Vaudreuil-Soulanges (suite)

Enjeux liés au développement économique de l'A-30 :	• Développement du secteur de la logistique • Commerce transfrontalier, réseau routier, fluidité des marchandises et augmentation de l'affluence • Compétitivité plus grande avec l'Ontario (Cornwall)
Opportunités liées au développement économique de l'A-30 :	Selon le CLD de Vaudreuil-Soulanges : • les activités entourant le transport, le transbordement des marchandises et les fonctions logistiques à valeur ajoutée constituent une vocation naturelle pour la région. L'ouverture de l'A-30 est venue consolider cette réalité. Elle fait de l'actuel tronçon de l'A-540 reliant les autoroutes A-20, A-30 et A-40 le pivot central du transport des marchandises à destination ou en provenance des ports du Pacifique, de l'Atlantique ou du Midwest américain vers l'Est canadien; • en raison de sa localisation géographique unique, le territoire est quadrillé de trois autoroutes majeures (A-20, A-30, A-40), de deux voies de chemin de fer (CN et CP), d'un complexe intermodal d'envergure (CP-Les Cèdres), à proximité d'un aéroport international (Montréal-Trudeau), de deux ports (Montréal et Valleyfield) et d'une interconnexion à une voie ferrée desservant principalement les États-Unis (CSX), sans oublier l'accès au gaz naturel et au réseau électrique de haute tension;
Problèmes en matière de main-d'œuvre :	Données tirées d'une présentation du CLE de Vaudreuil en juin 2013 : • les ventes et services accaparent la plus grande part des embauches; • une plus forte proportion d'entreprises a éprouvé des difficultés de recrutement. Principales causes : niveaux de compétence technique ou intermédiaire, professions dans les métiers en transport et en machinerie, vente et services; • besoins en main-d'œuvre non spécialisée.
Organisations à consulter :	• MRC de Vaudreuil-Soulanges • CLD de Vaudreuil-Soulanges • Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Dorion

Fiche 3 MRC de Roussillon

Population :	165 708 habitants
Parcs industriels :	10 parcs industriels majoritairement publics : • Secteur Montcalm (Candiac) • Secteur Champlain (Candiac) • Affectation industrielle (Candiac) Secteur à développer / A-15 • Secteur industriel angle 132 et A-15 (Delson) • Secteur industriel à l'ouest de la rivière de la Tortue (Delson) • Secteur industriel (Sainte-Catherine) • Secteur industriel (Châteauguay) • Secteur industriel longeant Taschereau (La Prairie) • Affectation industrielle aux abords de l'A-30 (La Prairie) • Secteur industriel (Saint-Isidore)
Nombre d'entreprises :	Il y a plus de 556 entreprises, dont près de 300 entreprises manufacturières dans les zones et parcs industriels : • Secteur Montcalm (Candiac) ▫ 22 entreprises – 1 802 emplois • Secteur Champlain (Candiac) ▫ 5 entreprises – 223 emplois • Secteur industriel (Delson) ▫ 220 entreprises – 1 977 emplois • Secteur industriel (Sainte-Catherine) ▫ 84 entreprises – 732 emplois • Secteur industriel (Châteauguay) ▫ 177 entreprises – 3 059 emplois • Secteur industriel (La Prairie) ▫ 31 entreprises – 815 emplois • Secteur industriel (Saint-Isidore) ▫ 17 entreprises – 250 emplois
Principaux secteurs d'activité :	• Produits métalliques • Alimentaire • Transformation du bois et papier • Imprimerie • Produits chimiques • Industrie des machineries
Avantages concurrentiels de la MRC :	• Présence d'axes routiers importants avec des accès rapides pour Montréal, Ottawa, Toronto, l'Est et l'Ouest canadien ainsi que le nord-est des États-Unis • Port de Montréal et aéroport international Montréal-Trudeau à moins de 30 km • Proximité de deux ponts facilitant l'accès vers Montréal • Présence d'un réseau de transport en commun • Quai en eau profonde à Sainte-Catherine • Deux réseaux de voies ferrées connectées (accès aux États-Unis et au Canada) • Capacité d'entreposage (pi2 disponible) • Espaces industriels disponibles dans l'ensemble des municipalités de la MRC • Appartenance économique à la CMM • Population jeune et en croissance/taux de chômage faible

Fiche 3 MRC de Roussillon (suite)

Enjeux liés au développement économique de l'A-30 :	• Amélioration de la visibilité pour la MRC • Concurrence avec les autres MRC par rapport à l'attrait des entreprises et des travailleurs
Opportunités liées au développement économique de l'A-30 :	• Implantation d'une plateforme logistique intermodale • Attraction de nouvelles entreprises qui veulent réduire leurs coûts de transport et de logistique • Accès plus direct au marché de l'Ontario et de l'Ouest canadien • Développement de deux projets commerciaux (Candiac et route 132) • Implantation potentielle d'une usine de transformation agroalimentaire (300 M\$ ou plus d'investissement – 500 emplois potentiels) • Potentiel de rétention des personnes allant travailler à Montréal
Problèmes en matière de main-d'œuvre :	• Pénurie de main-d'œuvre spécialisée (par exemple, soudeurs) et non spécialisée • Main-d'œuvre qui demeure dans la MRC et travaille à Montréal
Organisations à consulter :	• MRC de Roussillon • CLD de Roussillon • Chambres de commerce du Grand Châteauguay et du Royal Roussillon

Fiche 4 MRC de Pierre-De Saurel

Population :	51 256 habitants
Parcs industriels :	3 parcs industriels : • Parc industriel Sorel-Tracy acquis par la Corporation de développement de parcs industriels et du port de Sorel (principal parc) • 400 000 m²
Nombre d'entreprises :	158 entreprises
Principaux secteurs d'activité :	• Métallurgie (3 500 emplois) • Industrie lourde (pièces surdimensionnées) • Écologie industrielle • Agroalimentaire
Avantages concurrentiels de la MRC :	• Port en eau profonde attenant au fleuve Saint-Laurent (plusieurs quais de transbordement) • Possibilité d'accueil de navires de haute mer • Située à la jonction de la rivière Richelieu et du fleuve • Chemins de fer (accès aux États-Unis et au Canada) • Capacité d'entreposage (pi2 disponible) • Parc industriel pouvant recevoir des entreprises d'envergure • Approvisionnement en gaz, en eau, en puissance électrique • Aéroport à 10 km de Sorel
Enjeux liés au développement économique de l'A-30 :	• Forte dépendance à l'égard de Rio Tinto en ce qui a trait à l'emploi • Manque de visibilité de la région • Renouvellement des équipements portuaires
Opportunités liées au développement économique de l'A-30 :	• Diversification des activités industrielles • Accès par excellence au transport maritime • Attraction de nouvelles entreprises qui veulent réduire leurs coûts de transport et de logistique • Pôle potentiel en ce qui a trait à la logistique • Accès plus direct au marché de l'Ontario et de l'Ouest canadien • Avantages concurrentiels de la région à faire valoir
Problèmes en matière de main-d'œuvre :	• Main-d'œuvre attirée par de grands donneurs d'ordres qui offrent des conditions salariales avantageuses • Difficulté des PME à offrir les mêmes avantages • Main-d'œuvre très syndiquée
Organisations à consulter :	• CLD de Pierre-De Saurel • Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy • MRC de Pierre-De Saurel

Fiche 5 MRC de Marguerite-D'Youville

Population :	75 760 habitants
Parcs industriels :	10 parcs industriels : • Novoparc (Varenes) • Pôle industriel et d'affaires de l'A-20 (Sainte-Julie) • Parc industriel Lavoisier (Sainte-Julie) • Zone industrielle Coulombe (Sainte-Julie) • Parc industriel Pascal (Sainte-Julie) • Parc industriel Casavant (Sainte-Julie) • Parc industriel de Contrecoeur • Zone industrielle de Contrecoeur • Zone industrielle de Saint-Amable • Zone industrielle de Verchères
Nombre d'entreprises :	357
Principaux secteurs d'activité :	La MRC se distingue par la présence de quatre secteurs d'activité : • Scientifique et énergie • Chimique • Industriel et d'affaires de l'A-20 à Sainte-Julie • Métallurgique et environnemental à Contrecoeur
Avantages concurrentiels de la MRC :	• Réseau routier et autoroutier majeur (30, 20, 132) • Voie ferrée traversant le territoire, munie de gares de triage • Installations portuaires appartenant au port de Montréal à Contrecoeur • Excellente desserte en gaz naturel • Grande capacité des usines de filtration et d'épuration • Plusieurs établissements d'enseignement (Cégep de Sorel-Tracy – Campus de Varenes, Centre de formation professionnelle des Patriotes, campus lié à l'Université du Québec à Trois-Rivières, etc.) • Trois importants centres de recherche
Enjeux liés au développement économique de l'A-30 :	• Concurrence accrue des autres MRC désirant se positionner pour le futur pôle logistique de transport • Décision finale du port de Montréal d'investir à Contrecoeur
Opportunités liées au développement économique de l'A-30 :	• Axes routiers et ferroviaires ainsi que proximité du port en eau profonde et de l'aéroport de Saint-Hubert qui favorisent une bonne circulation des marchandises • Disponibilité de terrains à vocation industrielle à Varenes
Problèmes en matière de main-d'œuvre :	• Pénurie de main-d'œuvre spécialisée et non spécialisée • Manque de transport en commun vers les parcs industriels
Organisations à consulter :	• Préfet et maires de la MRC de Marguerite-D'Youville • CLD de Marguerite-D'Youville • Chambre de commerce de Varenes • CRE de la Montérégie Est

Fiche 6 Agglomération de Longueuil

Population :	410 314 habitants
Parcs industriels :	13 parcs industriels publics : • Lavoisier Industriel mixte 205 entreprises 9 000 emplois • Longueuil Industriel mixte 393 entreprises 10 200 emplois • Secteur d'Auvergne Industriel mixte 41 entreprises 6 500 emplois • Edison Industriel mixte 342 entreprises 12 700 emplois • Gérard-Filion et ÉcoParc Saint-Bruno Hautes technologies, fabrication, distribution et laboratoires 84 entreprises 3 800 emplois • Zone aéroportuaire Aérospatiale, hautes technologies et industriel léger 45 entreprises 2 700 emplois • Secteur 116 Industriel mixte 20 entreprises 340 emplois • Pilon Manufacturier 161 entreprises 3 300 emplois • Litchfield Industriel lourd 34 entreprises 700 emplois • L. Gérard-Leclerc Hautes technologies, distribution et manufacturier 64 entreprises 1 100 emplois • Saint-Hubert Industriel mixte 39 entreprises 1 500 emplois • De l'A-30 Industriel léger et bureaux 22 entreprises 700 emplois • Brossard Technologie de pointe, industriel léger et lourd non polluant 195 entreprises 3 300 emplois

Fiche 6 Agglomération de Longueuil (suite)

Nombre d'entreprises :	Il y a plus de 2 000 entreprises dans les zones et parcs industriels.
Principaux secteurs d'activité :	Aérospatial Transport terrestre Logistique et distribution Santé Agroalimentaire Énergies propres
Avantages concurrentiels de la MRC :	Infrastructures • Routières : présence d'axes routiers importants avec des accès rapides à Montréal, à Ottawa, à Toronto, à l'Est et à l'Ouest canadien ainsi qu'au nord-est des États-Unis • Maritimes : Agglomération située à 15 km du port de Montréal • Ferroviaires : Agglomération reliée à l'ensemble des réseaux de chemin de fer du Canada et des États-Unis et présence d'un train de banlieue • Aéroportuaires : présence d'un aéroport interrégional pour le transport de marchandises et de personnes • Transports en commun : présence de 70 lignes d'autobus, de gares intermodales, de gare de train et de station de métro vers Montréal Accès pour les entreprises à des ressources hautement spécialisées : présence sur le territoire du Conseil national de recherches du Canada, de l'Institut des matériaux industriels du CNRC, du Centre technologique en aérospatial (CTA), de l'Agence spatiale canadienne, du Centre des technologies du gaz naturel et de recherche universitaire Région de savoir : présence sur le territoire de plusieurs établissements scolaires collégiaux et universitaires ainsi que de centres de formation professionnelle
Enjeux liés au développement économique de l'A-30 :	• L'agglomération entre en concurrence avec les autres MRC pour le développement de la région en ce qui concerne l'attrait des entreprises et des travailleurs. • L'accès à des terrains à vocation industrielle est limité en raison de la densité de la population et de l'acceptabilité sociale. • Le degré de saturation de l'infrastructure routière est très élevé dans l'axe 10-20-30-35.
Opportunités liées au développement économique de l'A-30 :	• Développement de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert • Développement d'un plan de mobilité durable
Problèmes en matière de main-d'œuvre :	• Pénurie de main-d'œuvre spécialisée
Organisations à consulter :	• La présidente de l'agglomération • CLD de Longueuil • Développement économique de Longueuil • Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud • CRE de Longueuil

Fiche 7 Territoire de Kahnawake

Population :	9 275 habitants (7 330 résidents, 1 945 non-résidents) (chiffres approximatifs)
Parcs industriels :	Aucun
Nombre d'entreprises :	• 4 entreprises manufacturières qui regroupent environ 325 emplois (secteurs : cigarettes et armoires de cuisine) • Environ 300 commerces et entreprises de service
Principaux secteurs d'activité :	• Industrie du tabac
Avantages concurrentiels du territoire :	• Au cœur de l'A-30 à la jonction de l'A-30, de l'A-15 et de la route 132 • Accès direct au pont Mercier • Accès au port de Sainte-Catherine • Disponibilité de terrains à vocation industrielle et commerciale • Accès à la voie ferrée du CP
Enjeux liés au développement économique de l'A-30 :	• Assainissement des relations entre la communauté autochtone, le gouvernement du Québec et les villes environnantes (Châteauguay, Saint-Constant, Saint-Isidore, Sainte-Catherine) • Rattrapage sur le plan du développement économique et social en ce qui a trait aux emplois, à la scolarité, à l'espérance de vie et à l'équité • Création de 1 500 emplois en bordure de l'A-30
Opportunités liées au développement économique de l'A-30 :	• Développement d'une zone industrielle de service de transport intermodal (entre la A-730 et la route 207) • Lien ferroviaire à partir du chemin de fer du CP et de la zone industrielle, et ce, jusqu'à la route 207 au nord de l'A-30 • Développement d'une zone commerciale à l'ouest de la route 207
Problèmes en matière de main-d'œuvre :	• Faible proportion de la population parlant le français • Manque de main-d'œuvre diplômée du collégial et de l'université • Perte de main-d'œuvre pour des entreprises à l'extérieur du territoire
Organisations à consulter :	• Michael Delisle Jr., grand chef, Mohawk Council of Kahnawake • John Bud Morris, président-directeur général, Kahnawake Economic Development Commission



ANNEXE II

Synthèse des orientations, des objectifs et des critères du PMAD de la CMM

Synthèse des orientations, des objectifs et des critères du PMAD de la CMM

Orientation 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

Objectifs	Description sommaire des critères
1.1 Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant	1.1.1 Localisation des aires Transit-Oriented Development (TOD) 1.1.2 Définition de seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD 1.1.3 Aménagement des aires TOD
1.2 Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD	1.2.1 Définition de seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD 1.2.2 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace 1.2.3 Consolidation des grands pôles économiques et des pôles commerciaux
1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture	1.3.1 Augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine
1.4 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées	1.4.1 Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées 1.4.2 Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées
1.5 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC	1.5.1 Identification des risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs MRC 1.5.2 Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC 1.5.3 Identification des risques liés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé 1.5.4 Identification des risques associés aux incidents climatiques et chevauchant plusieurs MRC
1.6 Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable	1.6.1 Délimitation du périmètre métropolitain 2031 1.6.2 Modifications au périmètre métropolitain

Orientation 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants

Objectifs	Description sommaire des critères
2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	2.1.1 Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant
2.2 Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021	2.2.1 Modernisation et développement du réseau de transport en commun métropolitain
2.3 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises	2.3.1 Identification du réseau routier métropolitain 2.3.2 Définition du réseau artériel métropolitain 2.3.3 Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion 2.3.4 Localisation des pôles logistiques
2.4 Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine	2.4.1 Définition du Réseau vélo métropolitain

Orientation 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Objectifs	Description sommaire des critères
3.1 Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal	3.1.1 Identification des aires protégées, des bois métropolitains et des corridors forestiers 3.1.2 Identification et caractérisation des milieux humides 3.1.3 Protection des bois et des corridors forestiers métropolitains 3.1.4 Adoption d'un plan de conservation des milieux humides
3.2 Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables	3.2.1 Identification des plaines inondables 3.2.2 Protection des rives, du littoral et des plaines inondables
3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain	3.3.1 Identification des paysages d'intérêt métropolitain 3.3.2 Protection des paysages d'intérêt métropolitain
3.4 Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	3.4.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain 3.4.2 Protection du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques	3.5.1 Mise en valeur des composantes de la Trame verte et bleue

