

Mémoire sur le **PROJET DE LOI N°85**

Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Août 2017

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD (CCIRS)

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) est le troisième plus important regroupement d'affaires au Québec. Il regroupe plus de 1 900 membres de la communauté d'affaires et représente plus de 25 000 entreprises. Grâce à sa portée régionale, la CCIRS est en mesure de défendre les intérêts de ses membres auprès des instances gouvernementales et de faire la différence.

La CCIRS est affiliée à la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) et à la Chambre de commerce du Canada.

Mission

La CCIRS rassemble et représente les entreprises agissant sur son territoire :

- en prenant position sur les grands enjeux
- en développant des partenariats et des occasions de maillage
- en offrant des services en lien avec leurs objectifs de réussite

Vision

Forte d'un membership important et représentatif de la communauté d'affaires de la Rive-Sud, la CCIRS est une porte-parole reconnue. Catalyseur de la croissance économique, elle rassemble et met de l'avant les ressources et les entreprises de son territoire.

Territoire



- Brossard
- Saint-Lambert
- Longueuil
- Boucherville
- Sainte-Julie
- Saint-Amable
- Verchères
- Calixa-Lavallée
- Contrecoeur

L'IMPORTANCE DE L'IMPLANTATION DE PÔLES LOGISTIQUES POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA RIVE-SUD

La CCIRS tient tout d'abord à saluer l'initiative du gouvernement du Québec de mettre en place deux pôles logistiques en Montérégie et un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30. Il est clair pour la communauté d'affaires de la Rive-Sud que la région est tout indiquée pour recevoir de tels projets. Sa position géographique en fait un carrefour majeur d'infrastructures routières, ferroviaires et aériennes à proximité des réseaux maritimes. L'autoroute 30 représente par ailleurs une plaque tournante du transport qui permet d'accéder aux principaux centres névralgiques d'activité économique de tout l'est de l'Amérique du Nord.

Pour la CCIRS, favoriser le traitement en sol québécois de toute la chaîne logistique, en regroupant les entreprises complémentaires de ce secteur, favorise le développement économique de la région comme de toute la province. L'implantation des pôles logistiques se présente comme un levier de développement pour les municipalités concernées.

Nous saluons également l'initiative du gouvernement de mettre en place un guichet unique pour faciliter l'implantation d'entreprises dans les deux pôles logistiques et aux abords de l'autoroute 30. Il s'agit d'une action claire pour favoriser l'investissement dans des centres de distribution à valeur ajoutée.

L'AUTOROUTE 30 : CORRIDOR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La CCIRS est d'avis que l'autoroute 30 est un axe névralgique pour l'implantation des pôles logistiques aux Cèdres et à Contrecoeur-Varennnes. Elle est une zone économique d'intérêt continental. Les axes de l'A-10, l'A-15, l'A-20, l'A-40 ainsi que les routes 112, 116, 132, 134, 138 et 340 forment une trame intermodale combinée d'axes ferroviaires et du corridor fluvial interconnectés à l'autoroute 30.

La congestion comme frein au développement économique

Victime de son succès, l'autoroute 30, entre les autoroutes 10 et 20, souffre cependant d'une congestion croissante et chronique. Les répercussions de cet état de situation se font sentir concrètement au niveau du développement économique de la région ainsi que sur la qualité de vie des citoyens. L'ensemble des entreprises de la grande Rive-Sud est touché par les retards occasionnés par les embouteillages, et ce, tant au niveau de leurs marchandises que de leur main-d'œuvre.

Ainsi, le succès de l'implantation des pôles logistiques des Cèdres et de Contrecoeur-Varennnes et du corridor de développement aux abords de l'autoroute 30 repose sur la fluidité de l'autoroute 30. Déjà, en mai dernier, le comité transport de la CCIRS soulevait la question dans un mémoire déposé devant médias et envoyé au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports¹. L'élargissement de l'autoroute 30 est la solution idéale pour assurer la fluidité sur cette artère. D'ailleurs, lors du Sommet économique de l'agglomération de Longueuil, qui s'est tenu en 2016 et qui a regroupé 200 gens d'affaires, l'élargissement de l'autoroute 30 a été identifié comme enjeu prioritaire pour assurer le développement économique de la région.

Le mémoire du comité transport de la CCIRS de mai dernier proposait aussi des mesures temporaires immédiates visant une fluidité sur l'autoroute 30, telle une voie réservée au transport en commun dans l'accotement en période de pointe. Ce mémoire a été appuyé par les 40 maires de la couronne sud dans une résolution de la Table des préfets et des élus de la Couronne Sud. Les MRC de la Montérégie ont, par ailleurs, identifié comme prioritaire la fluidité des autoroutes dans le cadre des travaux du Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR) 2017-2018.

D'ici l'implantation des pôles logistiques prévus au projet de loi n° 85, le Réseau électrique métropolitain (REM) sera mis en service avec la station terminale à l'intersection des autoroutes 10 et 30. Nous croyons donc que des mesures doivent être mises en place sur et aux abords de l'autoroute 30 avant la mise en service du REM afin d'alléger la circulation. La réfection du tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine dès 2019 rend ces mesures encore plus nécessaires.

1. Mémoire « Assurer une fluidité sur l'autoroute 30 : pour l'essor économique de la Rive-Sud », Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, Mai 2017

L'IMPORTANCE D'INCLURE L'ENSEMBLE DU CORRIDOR DE L'AUTOROUTE 30

Alors que le projet de loi n° 85 cible deux pôles logistiques, celui des Cèdres et de Contrecoeur-Varennes, les cartes incluses dans le projet de loi excluent les terrains de tout l'est de l'autoroute 30, de Brossard à Sorel-Tracy. La CCIRS est, bien sûr, préoccupée de voir tout le territoire qu'elle représente exclu des secteurs de développement visés par le projet. Elle est d'avis que pour assurer un véritable développement intégré et faire de l'A-30 un corridor de développement économique, tous les secteurs aux abords de l'autoroute doivent être visés, de façon équitable.

La MRC de Marguerite-D'Youville soulevait la question dans un mémoire sur le projet de loi n° 85 daté d'avril 2016 en indiquant : « Le présent projet de loi lance un signal mitigé aux éventuels investisseurs industriels en ne faisant référence qu'au secteur ouest de ce même corridor, alors qu'il s'étire jusque dans le secteur industriel de Sorel-Tracy, en passant à moins d'un kilomètre des futures installations de transit de conteneurs de l'Administration portuaire de Montréal à Contrecoeur »².

La MRC de Marguerite-D'Youville soulignait par ailleurs en 2015, en annexe d'une lettre adressée au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, que la MRC et le territoire limitrophe de Sorel-Tracy possédaient des territoires en zone blanche mais que ceux-ci seraient rapidement occupés au cours des premières années du développement des nouvelles installations maritimes de Contrecoeur. Plusieurs contraintes environnementales grèvent ces terrains, ce qui limite grandement leur développement.

La CCIRS est d'avis que le projet de loi n° 85 doit donner les moyens aux municipalités de l'est comme de l'ouest de l'A-30 de se développer équitablement et ainsi conjointement développer cette chaîne logistique et ce corridor de développement que veut mettre en place le gouvernement le long de l'autoroute 30.

RÈGLES DÉROGATOIRES ET COLLABORATION AVEC LES VILLES

Bien que la CCIRS croie nécessaire de permettre le développement de terrains équitablement le long de l'autoroute 30, elle est sensible aux mesures que met en place le gouvernement dans son projet de loi, qui permettraient de déroger des règles d'urbanisme et de celles qui s'appliquent en terrain agricole. Elle croit donc que le gouvernement devrait consulter ses partenaires et instances de planification (villes, MRC, CMM) avant de décider unilatéralement des terrains qui feraient l'objet de développement.

2. Mémoire sur le projet de loi n°85, MRC Marguerite-D'Youville, Avril 2016

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

- Que le projet de loi n° 85 soit accompagné d'engagements précis en ce qui concerne la fluidité sur l'autoroute 30;
- Que les cartes du projet de loi n° 85 soient retirées du projet en vue d'y inclure le secteur est du corridor de l'A-30;
- Que les instances de planification locales et régionales (villes, MRC, CMM) soient partie prenante du projet afin d'identifier les terrains de développement.

