



la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Agrandissement du port à Contrecoeur : un projet déterminant pour un acteur économique clé de la métropole

.....

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le cadre de la période de consultation publique de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale au sujet du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur par l'Administration portuaire de Montréal

9 mars 2018

Table des matières

- Préambule.....3**
- Contexte3**
- Introduction.....4**
 - Un élan économique à consolider 4
 - Le port de Montréal : un actif stratégique indéniable 4
 - Une occasion à saisir 5
- 1. Un agrandissement essentiel5**
 - Des besoins en capacité pour demeurer concurrentiel..... 5
 - Des accords de libre-échange qui augmentent les besoins du port 6
 - Des avantages économiques pour la métropole..... 6
- 2. Une approche rigoureuse et réfléchie7**
 - Un lieu choisi de façon pragmatique 7
 - Des décennies de préparation 7
- 3. Une cohérence nécessaire dans les stratégies gouvernementales8**
- Conclusion9**

Préambule

Forte d'un réseau de plus de 7 000 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) agit sur deux fronts : porter la voix du milieu des affaires montréalais et offrir des services spécialisés aux entreprises et à leurs représentants. Toujours au fait de l'actualité, elle intervient sur des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la CCMM vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

Contexte

Ces dernières années ont été marquées par une croissance spectaculaire des activités du port de Montréal. Pour poursuivre sur sa lancée et pouvoir continuer à répondre à la demande, ce dernier doit maintenant augmenter sa capacité. Au terme d'une étude de dossier approfondie, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a présenté un projet d'expansion de 750 millions de dollars dans la municipalité de Contrecoeur, située sur la Rive-Sud de Montréal. Le milieu des affaires a accueilli favorablement cette initiative qui vise à soutenir la croissance et le développement des activités de logistique et de transport de marchandises dans la région métropolitaine.

La CCMM est très active dans les dossiers de transport et de logistique en raison de son caractère stratégique pour la région métropolitaine. Elle a d'ailleurs organisé de nombreux événements sur le sujet, notamment huit forums stratégiques. Elle collabore également sur une base régulière avec l'APM et CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal. En novembre 2014, la Chambre a notamment publié, en partenariat avec la grappe, un cahier spécial afin de mieux faire connaître au grand public le secteur et ses nombreuses retombées positives.

À l'automne de 2016, la Chambre a également donné son appui au projet de Cité de la logistique dans l'est de Montréal. Celui-ci a pour objectif de développer les terrains inutilisés ou sous-utilisés à proximité du port afin d'établir une synergie sectorielle entre les entreprises actives au sein des chaînes logistiques. Dans la même veine, à l'automne de 2017, la CCMM a appuyé le projet de loi 85 du gouvernement du Québec visant l'implantation de deux pôles logistiques – dont l'un se trouve à Contrecoeur – et d'un corridor de développement économique en bordure de l'autoroute 30, en Montérégie.

Au fil des ans, la Chambre s'est prononcée en faveur de la Stratégie maritime du Québec et du plan stratégique Transports 2030 du gouvernement du Canada. Ce dernier prévoyait des mesures pour favoriser la croissance économique et la création d'emplois, notamment par l'aménagement de corridors commerciaux.

Introduction

Depuis sa création en 1822, la Chambre a toujours fait du transport des marchandises et de la logistique l'une de ses priorités. Le milieu des affaires a d'ailleurs demandé, dès 1830, plus de cohérence au gouvernement du Bas-Canada dans la gestion des quais et des entrepôts le long du fleuve, ce qui a mené plus tard à la création de la Commission du Havre. À partir de 1857, la Chambre a entrepris de faire draguer le Saint-Laurent et de construire des installations portuaires capables de recevoir des bâtiments de fort tonnage.

En 1863, la Chambre a mis sur pied le Bureau du Maître du port et la Bourse des céréales. En 1887, 135 marchands ont fondé la Chambre de commerce du district de Montréal, qui multipliera les pressions afin d'améliorer le lien ferroviaire dans la région métropolitaine. La Chambre restera mobilisée et impliquée dans les activités du port jusqu'à la création du Conseil des ports nationaux en 1936, puis de la Société du port de Montréal en 1983, dont le conseil était formé de gens d'affaires de Montréal. Depuis 1999, le port de Montréal est géré par l'APM et le conseil est toujours composé de représentants du milieu des affaires de la région de Montréal.

Un élan économique à consolider

Après une période de stagnation au niveau économique, la métropole vit un élan soutenu. Cette période de morosité économique, caractérisée par un taux de chômage élevé et persistant, un niveau de richesse par habitant et un taux de croissance du PIB inférieurs à ceux des autres métropoles nord-américaines, est maintenant derrière nous et nous assistons aujourd'hui au retour de la croissance à Montréal.

Depuis quelques années, la confiance dans l'économie de la métropole est revenue. Cela s'est traduit par une relance des investissements privés et publics, une hausse des intentions de créer une entreprise, une forte création d'emplois, en particulier chez les jeunes, et une augmentation spectaculaire du nombre de touristes nous visitant, ce qui a eu des retombées très positives sur les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration.

Nous assistons également à une propension plus marquée de nos PME à exploiter des marchés étrangers aux fins d'expansion. En effet, nos entreprises ont de plus en plus de visées internationales, et celles-ci vont bien au-delà du marché américain. Ce sont là d'excellentes nouvelles. Or, pour soutenir la croissance de nos entreprises et leur volonté d'exporter, il est nécessaire que le port de Montréal puisse poursuivre son développement.

Le port de Montréal : un actif stratégique indéniable

L'un des effets inévitables de la croissance économique est d'engendrer un cycle de réinvestissement dans nos actifs stratégiques. À n'en point douter, le port de Montréal est un acteur au cœur de cette croissance et joue un rôle névralgique pour l'économie du Québec et de sa métropole. Il s'agit du port le plus important dans l'Est du Canada et selon l'APM, ses retombées annuelles sont évaluées à 2,1 milliards de dollars pour le pays, dont 1,6 milliard uniquement pour le Québec. Le Port gère chaque année 41 milliards de dollars de marchandises et chaque conteneur qui y transite contribue à hauteur de 600 \$ au PIB québécois. Au Canada, 16 000 emplois stables découlent du port, dont 7 000 au Québec. Au niveau de la région métropolitaine, le secteur des transports et de la logistique représente 52 000 emplois directs.

Le port de Montréal doit se développer afin d'être en mesure de répondre aux demandes des entreprises dont les exportations sont en croissance¹. Selon l'APM, le nombre de conteneurs à manutentionner à Montréal est appelé à augmenter significativement d'ici à 2030, pour passer de 1,45 million de conteneurs au moment du dépôt du projet d'agrandissement à près de 2,5 millions. Le port a actuellement une capacité de 1,8 million de conteneurs. Bref, pour suffire à la demande anticipée, il est essentiel que le port puisse augmenter sa capacité.

¹ Institut de la statistique du Québec, *Progression des exportations internationales du Québec en 2017*, [En ligne : <http://www.stat.gouv.qc.ca/salle-presse/communiquer/communiquer-presse-2018/fevrier/fev1828.html>].

Les terrains riverains étant inexistant sur l'île de Montréal, il est inévitable pour l'APM d'étudier des solutions à l'extérieur des limites de l'île. Pour l'APM, l'expansion sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à proximité de l'autoroute 30 et des voies du Canadien National (CN), constitue un judicieux compromis. Il s'agit d'une zone toute désignée pour ce genre de projet, qui renforcera l'attrait du port sur les marchés mondiaux et le distinguera de ses concurrents en s'appuyant sur l'expertise reconnue de la chaîne logistique de Montréal.

Il est également essentiel de mettre le projet d'agrandissement du port en perspective. Celui-ci s'inscrit dans la foulée d'une volonté politique, tant fédérale, québécoise (projet de loi 85) que municipale (projet de Cité de la logistique), de doter la région métropolitaine de plusieurs sites logistiques. Cette approche s'inspire notamment de celle de la ville de Savannah en Géorgie. La Chambre estime que celle-ci est structurante et favorisera l'essor économique dans le Grand Montréal. Elle offrira également plus de flexibilité dans la chaîne d'approvisionnement.

Une occasion à saisir

Le commerce international constitue une priorité pour le gouvernement fédéral. À ce titre, l'Accord économique et commercial global (AECG) a été conclu avec l'Union européenne et est récemment entré en vigueur. Le Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP) a également été signé le 8 mars dernier et sera ratifié au cours des prochains mois. De plus, des discussions pour la négociation de nouveaux accords, notamment avec la Chine, l'Inde, le Japon et le Maroc sont également en cours ou prévues.

L'établissement de multiples zones logistiques dans la région métropolitaine et la présence du port de Montréal attireront de nouvelles entreprises et mèneront à la création de nombreux emplois bien rémunérés. Le site de Contrecoeur, qui compte des terrains de très grande superficie encore vacants, présente un énorme potentiel.

En ce sens, la Chambre a une position claire : elle soutient entièrement le projet d'agrandissement du port à Contrecoeur pour consolider son essor et faciliter l'implantation d'entreprises de logistique dans le secteur et la région métropolitaine. Cet agrandissement contribuera à maintenir la compétitivité du port dans le secteur du transport des marchandises et comme porte d'entrée en Amérique du Nord. Il s'agit d'un projet d'importance stratégique pour la métropole et le Québec. Il importe de le déployer rapidement, en s'assurant que les ajustements n'entraînent pas de retards afin de doter la métropole d'installations logistiques à la hauteur de ses besoins et de son potentiel.

1. Un agrandissement essentiel

L'agrandissement du port à Contrecoeur est un projet stratégique nécessaire tant pour le secteur logistique que pour le positionnement de Montréal comme porte d'entrée sur le marché nord-américain. Les chiffres liés aux volumes actuels du port témoignent d'une hausse constante des activités de ce dernier. De 2013 à 2017, le trafic annuel du port est passé de 1,35 million à 1,54 million de conteneurs équivalents 20 pieds, soit une hausse de 14 % sur 5 ans². Avec l'entrée en vigueur de nouveaux accords de libre-échange qui augmenteront l'achalandage du port, il est essentiel de maintenir la compétitivité de ce moteur économique.

Des besoins en capacité pour demeurer concurrentiel

En 2017, le Port de Montréal a géré 1,54 million de conteneurs. L'APM prévoit que ce chiffre passera à 2,47 millions d'ici à 2030, soit une augmentation de plus de 60 % du volume. Cette hausse prévue souligne l'importance pour le port de développer ses installations. À l'heure actuelle, celui-ci dispose d'une capacité de 1,8 million de conteneurs, laquelle passera à 2,1 millions une fois que les travaux de la phase 2 du

² Port de Montréal, historique des trafics mensuels de conteneurs (EVP), [En ligne] : <https://www.port-montreal.com/PMStats/html/frontend/statistics.jsp?lang=fr&context=business>

terminal Viau, sur l'île de Montréal, seront terminés. La première phase du projet d'agrandissement à Contrecoeur permettrait d'augmenter cette capacité totale à 3,25 millions de conteneurs par année.

Il est essentiel que le port puisse servir adéquatement ses clients. Si sa capacité n'est pas haussée dans les prochaines années, il ne pourra desservir de nouveaux transporteurs ou des alliances de transporteurs, ce qui freinera résolument son élan et diminuera sa compétitivité.

Les compétiteurs du port de Montréal sont nombreux sur la côte est nord-américaine. Au cours des dernières années, plus de 9 milliards de dollars ont été investis dans différents projets pour améliorer les installations d'autres ports. C'est notamment le cas à New York-New Jersey (rehaussement d'un pont), à Savannah (dragage et connexions ferroviaires) et à Philadelphie (dragage et amélioration d'un terminal). Pour demeurer concurrentiel, le port de Montréal doit veiller à ce que ses installations répondent aux besoins – actuels et futurs – de ses clients.

Des accords de libre-échange qui augmentent les besoins du port

La hausse prévue des activités du port est notamment soutenue par la multiplication des accords de libre-échange signés par le Canada. En septembre 2017, l'Accord économique commercial et global (AECG) est entré en vigueur, donnant ainsi accès à un marché de 500 millions de consommateurs à nos entreprises. Cet accord devrait engendrer des retombées économiques annuelles d'environ 2,2 milliards de dollars au chapitre du PIB. Son entrée en vigueur positionne favorablement le port de Montréal comme porte d'entrée reliant l'Europe et le Canada dans la chaîne logistique. Le Canada a également conclu des ententes avec la Corée du Sud et l'Ukraine, et le PTPGP, signé le 8 mars, ouvrira la porte à un marché de 460 millions de nouveaux consommateurs pour les entreprises d'ici. Pour profiter pleinement du potentiel offert par ces accords de libre-échange, il importe que nos entreprises puissent s'appuyer sur un secteur logistique fort.

D'autres accords pourraient offrir davantage de possibilités commerciales pour le Canada et intensifier de façon importante les activités du port de Montréal au cours des prochaines années. Le gouvernement fédéral a d'ailleurs amorcé des négociations de libre-échange avec entre autres l'Inde (marché de 1,35 milliard de consommateurs), le Japon (127 millions de consommateurs) et le Maroc (36 millions de consommateurs), et des discussions préliminaires ont eu lieu avec la Chine (1,4 milliard de consommateurs).

Des avantages économiques pour la métropole

L'agrandissement du port de Montréal à Contrecoeur constitue un projet d'envergure évalué à 750 millions de dollars. Il contribuera à mettre en valeur des terrains sous la responsabilité du Port et actuellement sous-utilisés.

La hausse des activités qui découlera de ce projet mènera à la création de plus de 5 000 emplois de qualité pendant la phase de construction et plus de 1 000 emplois pour la phase opérationnelle. Qui plus est, c'est un pôle logistique complet qui est appelé à voir le jour à Contrecoeur. Son émergence favorisera l'essor d'autres secteurs d'activité connexes, dont l'industrie légère (*light manufacturing*).

L'agrandissement du port à Contrecoeur sera bénéfique pour la municipalité de Contrecoeur, mais aussi pour les municipalités avoisinantes, par exemple Varennes, Boucherville, Verchères et Sorel-Tracy. Plusieurs espaces aujourd'hui inutilisés ou sous-exploités seront prisés par les entreprises désireuses de se rapprocher du port. C'est tout un écosystème économique qui se déploiera dans ce secteur de la Montérégie, ce qui augmentera par le fait même la densification du territoire.

Une zone logistique forte attire des talents et des entreprises privées. Par exemple, le Groupe Jean-Coutu a récemment établi son centre de distribution de marchandises à Varennes, et le géant américain Costco a annoncé son intention de faire de même dans les prochaines années³. La présence du port stimulera

³ André Dubuc, « Costco investira 100 millions à Varennes », *La Presse*, 20 juin 2017, [En ligne : <http://affaires.lapresse.ca/economie/commerce-de-detail/201706/20/01-5109181-costco-investira-100-millions-a-varennes.php>].

probablement d'autres investissements privés. Le Technopôle Cité 3000 a d'ailleurs déjà annoncé son intention de se développer sur des terrains jouxtant ceux du futur port de Contrecoeur.

En somme, le projet d'agrandissement de l'APM est essentiel pour assurer la compétitivité du port dans les années à venir et engendrera des retombées économiques positives aux échelles locale, provinciale et nationale. Ce projet s'appuie sur des besoins réels et se traduira par la croissance du secteur du transport et de la logistique dans la région métropolitaine. Il vise à conférer au port de Montréal un avantage concurrentiel sur ses homologues de la côte est nord-américaine. Sa réalisation est donc primordiale.

2. Une approche rigoureuse et réfléchie

Il est important que des analyses rigoureuses, telles que celles menées par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, soient menées pour évaluer correctement les retombées d'un projet d'une aussi grande envergure que celui de l'agrandissement du port. À cet égard, la Chambre ne se présente pas comme une organisation experte en évaluation environnementale, mais rappelle qu'aucun projet de cette ampleur ne peut être réalisé à impact nul. La Chambre préconise également une évaluation globale des projets en fonction des trois principes du développement durable – soit l'économie, l'environnement et le développement social – et non pas en fonction de l'un ou l'autre. En outre, il est aussi important de porter une attention particulière à la démarche des promoteurs, aux besoins auxquels ceux-ci visent à répondre et aux solutions de rechange au projet présenté.

Un lieu choisi de façon pragmatique

Compte tenu de la nécessité de prendre de l'expansion et du manque d'espaces riverains sur l'île de Montréal à cette fin, l'APM devait étudier des possibilités d'agrandissement à l'extérieur de l'île.

Le lieu choisi par l'APM pour accueillir le projet doit être reconnu pour ce qu'il est : logique et pragmatique. Contrecoeur constitue en effet un judicieux compromis en raison de sa proximité avec l'autoroute 30 et la route 132, de même qu'un accès direct au réseau du CN permettant au port d'atteindre 75% des consommateurs en Amérique du Nord. Il importe également de noter que Contrecoeur est située à proximité du site principal du port et que des activités portuaires s'y déroulent déjà depuis les années 1950.

Des décennies de préparation

Un projet d'une telle ampleur soulève des préoccupations légitimes au sujet de la survie d'espèces menacées, de la pollution qu'il pourrait engendrer et des autres risques qui pourraient en découler pendant sa construction et sa période d'exploitation. Le dossier de l'agrandissement du port à Contrecoeur s'appuie sur des décennies de recherche et de préparation. En marge de l'avancement du projet, l'APM a réalisé une étude d'impact environnemental exhaustive et minutieuse, témoignant d'une planification rigoureuse de projet en amont. Au cours de ce processus, les parties prenantes ont été rencontrées : villes, partenaires locaux, collectivités autochtones, etc. De plus, mentionnons que le Port déploie ou entend déployer plusieurs mesures pour réduire les incidences de son projet sur l'environnement.

D'autres sites ont été envisagés pour réaliser le projet d'expansion du port. Le site de Contrecoeur semble celui qui offrait le meilleur compromis. En effet, la réalisation du projet là-bas n'entraînerait aucun déplacement d'infrastructure – résidences, commerces, routes – et aucune expropriation. Il s'agit également du site étudié qui nécessite le moins de dragage dans le fleuve.

La Chambre estime qu'un projet réalisé selon les meilleures pratiques, tant du point de vue de l'ingénierie que par son approche ouverte auprès des collectivités, et tenant compte de la sécurité et de l'écologie, devrait être perçu de façon positive. L'APM s'est d'ailleurs engagée à compenser les pertes d'habitat du poisson chevalier cuivré et à suspendre les travaux pendant les périodes de reproduction des poissons. Elle s'est aussi engagée à remettre en état les superficies d'habitat des poissons touchés pendant la construction, et au niveau terrestre, à gérer de façon efficace les poussières pendant la construction, à ériger un mur-écran pour le bruit et à n'effectuer aucun dynamitage. De plus, la délimitation du déboisement

se fera de façon serrée et méthodique. Ces mesures témoignent de la sensibilité de l'organisation aux impacts collatéraux et environnementaux de son projet d'agrandissement.

3. Une cohérence nécessaire dans les stratégies gouvernementales

Le projet du port s'inscrit au cœur des stratégies fédérale, québécoise et métropolitaine visant à faire de Montréal un centre logistique de calibre mondial. Il est ainsi nécessaire de coordonner les initiatives des différents ordres de gouvernement afin d'en maximiser les retombées.

Au niveau fédéral, le gouvernement actuel a mis en place le Fonds national des corridors commerciaux, pour lequel le Port a d'ailleurs formulé une demande. Il s'agit d'une mesure du volet « Corridors commerciaux et marchés mondiaux » de la stratégie Transports 2030. L'objectif de ce volet est d'améliorer le réseau de transport canadien afin d'acheminer les produits vers les marchés et de stimuler l'économie canadienne. Un autre volet de cette stratégie, « Les voies navigables, les côtes et le Nord », prévoit la construction de corridors maritimes concurrentiels et vise à tirer parti du plein potentiel économique des cours d'eau, citant notamment la Voie maritime du Saint-Laurent, dont le port de Montréal est un acteur clé. Le projet d'agrandissement du port correspond donc à ces objectifs.

Le port est également au cœur de la Stratégie maritime du Québec et son approche multisite est étayée dans le projet de loi 85 sur les pôles logistiques de Contrecoeur et Les Cèdres. La Ville de Montréal, avec son projet de Cité de la logistique dans l'arrondissement Mercier–Hochelaga–Maisonnette, fait de même. Cela témoigne de l'importance du port de Montréal comme moteur économique pour le Québec et sa métropole.

La Chambre a déjà donné son appui à toutes ces mesures. Celles-ci ont en commun de miser sur le potentiel du port de Montréal et des pôles logistiques comme levier du développement économique de la métropole et du Québec. Ces mesures sont interreliées et interdépendantes. Pour en maximiser les effets, il est ainsi primordial qu'elles soient mises en œuvre simultanément et de façon cohérente.

Conclusion

L'agrandissement du terminal de Contrecoeur est structurant et stratégique pour la métropole. Ce projet répond à des besoins réels et contribuera à hausser la capacité du port alors que la capacité actuelle a presque atteint le point de saturation. Compte tenu de l'augmentation prévue des exportations découlant de la conclusion de nouveaux accords de libre-échange, cette approche est nécessaire.

La Chambre note que l'APM a mené une démarche axée sur l'ouverture dès le début des réflexions sur son projet. Grâce à son étude exhaustive des impacts environnementaux et à l'étude de solutions pour réduire ceux-ci, l'APM a démontré sa volonté de mener son projet selon les meilleures pratiques et en recherchant la plus grande approbation possible des acteurs concernés. D'ailleurs, il est important de souligner que le projet rallie plusieurs autorités politiques concernées. C'est le cas de la municipalité de Contrecoeur et de la MRC de Marguerite-D'Youville qui l'englobe. Toutes deux appuient le projet et estiment qu'il stimulera le développement économique et la création d'emplois dans la région. Il en est de même pour la mairesse de Montréal, Valérie Plante, qui insiste sur l'importance pour le port d'accroître ses activités pour demeurer concurrentiel avec les grands ports américains.

En tant que porte d'entrée naturelle en Amérique depuis l'océan Atlantique, la région métropolitaine de Montréal dispose de nombreux atouts lui permettant de jouer un rôle de premier plan dans le secteur de la logistique et du transport des marchandises. Il est important de lui fournir les outils pour qu'elle atteigne son plein potentiel, mais aussi qu'elle soit en mesure de subvenir à la demande croissante de ses clients. Dans cette perspective, le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur représente une occasion unique à saisir pour atteindre l'ensemble de ces objectifs.

La Chambre recommande ainsi à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale de plaider en faveur du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur auprès du gouvernement du Canada.