

MÉMOIRE

PROJET DE LOI 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



MRC 
DE Pierre-De Saurel

AOÛT 2017

Table des matières

A- Présentation de la MRC de Pierre-De Saurel.....	3
B- Contenu du projet de loi 85	4
C- Commentaires et recommandations sur les aspects du contenu du projet de loi 85	5
D- Demandes additionnelles concernant de nouveaux liens (vers le nord et l'est).....	8
E- Conclusion	8
 Cartes – Secteurs de la ZIP de Sorel-Tracy	 Annexe 1
Carte – Corridor de l'A-30.....	Annexe 2
Sommaire des recommandations et demandes	Annexe 3

A- Présentation de la MRC de Pierre-De Saurel

Située à seulement 75 km de Montréal, dans la région de la Montérégie, la MRC de Pierre-De Saurel a en commun avec la métropole d'être localisée en bordure du majestueux fleuve Saint-Laurent. En plus de celui-ci, le lac Saint-Pierre et son archipel de 103 îles ainsi que les rivières Richelieu et Yamaska constituent les éléments majeurs du réseau hydrographique de la région, le tout constituant une vaste plaine s'étendant sur plus de 594 km.

Le secteur de l'archipel des îles du lac Saint-Pierre, encore à l'état naturel en plusieurs endroits, donne une dimension particulière à la région. Celui-ci est intégré au réseau des réserves mondiales de biosphère de l'UNESCO. Formé de plus d'une centaine d'îles plus ou moins grandes et de chenaux plus ou moins larges, ce secteur permet de développer l'industrie écotouristique d'une région où l'économie a longtemps été basée sur la grande industrie. On décrit avec raison et depuis longtemps la région de Pierre-De Saurel comme étant un pays entre terre et eau.

Selon le recensement 2016 de Statistique Canada, le portrait démographique de la région se résume ainsi :

- Population : 51 025
- 87 % de la population est âgée de plus de 15 ans
- Âge médian : 51 ans
- Taux d'emploi (juillet 2017 – Institut de la statistique) 63.6%.

La MRC de Pierre-De Saurel regroupe au total 12 municipalités :

Massueville
Saint-Aimé
Saint-David
Sainte-Anne-de-Sorel
Sainte-Victoire-de-Sorel
Saint-Gérard-Majella
Saint-Joseph-de-Sorel
Saint-Ours
Saint-Robert
Saint-Roch-de-Richelieu
Sorel-Tracy
Yamaska

Deux municipalités urbaines, fortement industrialisées, représentent 71 % de sa population qui est concentrée dans seulement 10 % du territoire. Elles offrent d'ailleurs des infrastructures de transport importantes, soit des sites portuaires spécialisés dans le minerai, le vrac, le grain et les pièces hors normes ainsi que dans des installations ferroviaires les reliant à l'Amérique du Nord. Elles comptent sur leur territoire la présence importante d'entreprises en métallurgie (Rio Tinto) et en transformation métallique dont des fabricants de pièces hors normes ainsi que dans le secteur hydroélectrique (GE) et de transport (Alstom Canada) pour les « bogies » du Métro de Montréal. Reconnue comme étant la première technopole en écologie industrielle, on y retrouve des entreprises en valorisation des sous-produits de la métallurgie.

C'est aussi un pôle de connaissance et de formation avec entre autres le Campus de l'UQTR, le Cégep de Sorel-Tracy, le Centre de formation professionnelle et le Centre de transfert technologique en écologie industrielle (CTTEI).

La zone rurale inclut quant à elle 10 municipalités, couvrant 90 % du territoire de la MRC et représentant 29 % de sa population totale. Cette zone est caractérisée par la présence de plus de 300 fermes qui se consacrent principalement à la culture céréalière, à l'élevage porcin et à l'industrie laitière et on y retrouve aussi quelques entreprises de transformation agroalimentaire, principalement des fromageries.

De façon plus spécifique, la municipalité de Saint-Roch-de Richelieu, localisée le long de l'autoroute 30 (A-30), connaît depuis quelques années un développement important au niveau de la construction résidentielle dans son périmètre d'urbanisation. On retrouve aussi un des quatre secteurs de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Sorel-Tracy (voir cartes des secteurs à l'annexe 1) dans cette municipalité. Cette zone est située aux abords de l'A-30 et est desservie par la voie ferrée du CN.

Le Conseil de la MRC a agi à plusieurs reprises de façon proactive pour développer la région. Rappelons, entre autres, que la MRC a été une des premières à demander au ministre des Affaires municipales l'autorisation de signer un contrat de très longue durée (20 ans) pour régler localement un grave problème de gestion des matières résiduelles et qu'elle est l'initiatrice du seul parc éolien 100 % communautaire au Québec.

Mentionnons aussi que, plus récemment, le gouvernement du Québec a reconnu, dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie maritime, la ville-centre de la MRC, Sorel-Tracy, comme une ZIP compte tenu de tout le potentiel de développement qu'elle représente.

B- Contenu du projet de loi 85

La MRC félicite d'emblée le gouvernement pour l'ouverture dont il fait preuve dans ce projet de loi en instaurant des mesures visant :

- D'une part à faciliter, aux abords de l'A-30 en Montérégie et dans les deux pôles logistiques (Les Cèdres et Contrecoeur), l'implantation d'entreprises dans les secteurs économiques souhaités;
- Et d'autre part à faciliter les projets d'investissement dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Nous saluons également l'instauration d'un guichet gouvernemental unique pour y faciliter l'implantation d'entreprises pertinentes (A-30 et pôles) ou la réalisation de projets d'investissement (ZIP de la région métropolitaine de Montréal et, si le Ministre le juge approprié, dans les autres ZIP).

Nous souhaitons toutefois préciser plus amplement dans les prochaines sections du présent document que ces mesures doivent être appliquées en concertation avec le monde municipal.

C- Commentaires et recommandations sur les aspects du contenu du projet de loi 85 (suivant l'ordre du projet de loi)

1. SECTION I :

- a. Le deuxième alinéa de l'article 1 stipule que la loi « vise également à favoriser le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal ».*

La stratégie maritime du gouvernement du Québec représente une opportunité de développement pour les municipalités situées le long du corridor de l'A-30 comme il n'y en a pas eu depuis très longtemps. Les projets reliés à l'implantation de deux pôles logistiques de même que ceux envisagés par les zones industrialo-portuaires de la Métropole et de la Montérégie sont riches en retombées économiques, directes et indirectes, pour l'ensemble de nos communautés.

Avec la stratégie maritime, la Ville de Sorel-Tracy et la MRC Pierre-De Saurel ont l'opportunité de profiter d'un ensemble de circonstances qui illustre fort bien le potentiel de cette stratégie de développement du gouvernement du Québec pour une région comme la nôtre. L'amélioration de la quantité et de la qualité de l'offre économique à Sorel-Tracy s'inscrit en continuité du développement du pôle logistique de Contrecoeur et de l'ensemble des acteurs de l'A-30 et viendra enrichir l'offre québécoise sur le plan international.

Recommandation 1 :

Nous demandons que soit ajoutée une disposition précisant que le développement de l'est du corridor de l'A-30 et en particulier celui de la ZIP de Sorel-Tracy sont également visés par cette loi et qu'ils sont inclus sur la carte délimitant la zone d'application de la loi.

2. SECTION II :

- a. L'article 2 précise, au volet 3^o que le guichet gouvernemental unique offert par le gouvernement facilitera l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique aux abords de l'A-30 dans la région de la Montérégie.*

Au cours des 30 à 40 dernières années, notre région, qui pouvait alors compter sur une forte présence de la grande entreprise, a souffert, et souffre encore, des vagues de fusions d'entreprises, de la délocalisation des usines et des ralentissements économiques mondiaux qui ont successivement entraîné des fermetures et pertes d'emplois. Quelque 50 % de notre activité économique est toujours généré par la grande entreprise et la transformation métallique et il nous faut diversifier notre économie afin de limiter les impacts des cycles négatifs de l'économie mondiale.

Alors que nous mettions sur pied le comité local de notre ZIP dans le cadre de la stratégie maritime au début 2016, nous allions quelques mois plus tard signer une lettre d'intention avec Hydro-Québec pour acheter les terrains de l'ancienne centrale thermique, entre le fleuve Saint-Laurent et l'A-30. Aussi, la Ville de Sorel-Tracy se faisait également le promoteur d'un projet visant à convertir les fondations de cette centrale en un quai et un terminal maritime, évitant

ainsi non seulement la démolition de cette infrastructure et l'impact de cette démolition sur le milieu marin, mais, du même coup, mettant en place les conditions pour construire un équipement qui créera de la richesse pour notre région.

Notre région profite ainsi d'une chance unique : la stratégie maritime du gouvernement du Québec résulte pour nous en la réévaluation du démembrement de l'ancienne centrale thermique d'Hydro-Québec, permet à la Ville de Sorel-Tracy d'acquérir près de 4 millions de pieds carrés de terrains en zone industrielle (donc en zone « blanche ») et met en place les conditions menant à la construction d'un terminal maritime qui exercera un pouvoir d'attraction chez les investisseurs et les entrepreneurs, tout en consolidant nos infrastructures portuaires et ferroviaires.

Ce projet vise à diversifier notre économie régionale en ciblant des marchés dans la transformation agroalimentaire (90 % du territoire de notre MRC est rural) et des marchés axés sur la complémentarité manufacturière autour des acteurs déjà présents : GE dans le marché de la remise à neuf des groupes turbines/alternateurs, Aciers Richelieu et Fabspec pour la production de pièces surdimensionnées et notre réseau d'ateliers d'usinage. Évidemment, l'arrivée de ce nouveau complexe engendrera des activités de logistique. Plus précisément, nos activités portuaires graviteront ainsi autour du vrac et du cargo général. Il faut souligner que notre projet englobe aussi les abords de la rivière Richelieu et prend forme juste à côté de celui de Contrecoeur avec son pôle logistique et l'expansion du Port de Montréal dans cette même municipalité pour le marché du conteneur.

Recommandation 2 :

Compte tenu du fait que les secteurs de l'est du corridor de l'A-30, et en particulier la ZIP de Sorel-Tracy, n'apparaissent aucunement sur les cartes jointes au projet de loi, nous demandons que ces secteurs puissent également bénéficier du guichet gouvernemental unique (voir la carte à l'annexe 2).

Notre projet de complexe portuaire mise ainsi sur la complémentarité des services pouvant être offerts autour du Port de Montréal et des autres zones industrialo-portuaires en Montérégie, tout en assurant notre propre développement. À cet effet, nous avons rencontré, en plus des groupes environnementaux, sociaux et économiques de notre région, les autorités du Port de Montréal de même que les représentants des zones industrialo-portuaires de Contrecoeur-Varennnes et Salaberry-de-Valleyfield. Notre intention était de leur présenter notre projet et de mettre en place les canaux de communication pour amorcer les échanges menant à des façons de faire et à des partenariats pouvant créer de la richesse sur l'ensemble du territoire de l'A-30, tout en assurant la nécessité de ne pas nous cannibaliser entre nous.

Les projets reliés à la stratégie maritime sont importants pour le développement économique du Québec et la compétitivité du Port de Montréal. Nous sommes convaincus que le corridor de l'A-30 a tous les attributs, à travers les municipalités qu'il traverse, pour développer un pôle logistique tant du côté ouest que du côté est, autant donc pour Vaudreuil-Soulanges que pour Contrecoeur-Varennnes, car chacun de ces pôles s'adresse à des enjeux commerciaux provenant de marchés différents (Pacifique et Atlantique). C'est en travaillant ensemble que nous pourrons développer le plein potentiel du corridor de l'A-30 et c'est ici qu'on voit toute l'importance de mettre en place une façon de travailler ensemble, pôles logistiques et zones industrialo-portuaires. Pour notre part, nous avons déjà commencé à travailler dans ce sens.

Il faut à tout prix éviter que les décisions gouvernementales touchant nos milieux de vie respectifs soient prises unilatéralement. Tous les paliers reconnaissent que les MRC, administrées par les maires des municipalités, forment des gouvernements de proximité qui œuvrent en concertation avec les forces vives de leur milieu.

Recommandation 3 :

Nous demandons que le texte du projet de loi soit modifié pour prévoir que les dirigeants du guichet gouvernemental travaillent en concertation avec le milieu municipal (de niveaux local et régional) afin d'assurer une cohésion et une adhésion complète de tous les intervenants impliqués.

- b. Le deuxième alinéa de ce même article 2 précise que, si le ministre le juge approprié, (notre souligné) le guichet unique mentionné au premier alinéa de ce même article pourrait s'appliquer aux zones industrialo-portuaires situées ailleurs au Québec.*

Nous sommes convaincus que la stratégie maritime et le projet de loi 85 présentent une riche opportunité pour notre région dont le besoin de diversification économique n'est plus à démontrer. Cette occasion ne se représentera pas de sitôt si nous ne pouvons pas la concrétiser maintenant. Nos efforts s'inscrivent dans toute la dynamique que générera le réseau de l'ensemble des ZIP longeant le fleuve. C'est pourquoi nous devons faire partie du défi économique qui nous est tous offert par la reconnaissance du corridor de développement économique de l'A-30 et la mise en place de la stratégie maritime pour tout le Québec.

Recommandation 4 :

Nous demandons que le texte de cet alinéa soit modifié pour prévoir que ce guichet unique ait, d'office, pour but de faciliter les projets d'investissement de la ZIP de Sorel-Tracy, et ce, suivant la demande apparaissant à la recommandation 2.

SECTION III :

- a. Le premier alinéa de l'article 3 amène la possibilité que le gouvernement décrète les règles d'urbanisme applicables dans tout périmètre qu'il détermine à l'intérieur des territoires décrits sur la carte associée à ce projet de loi.*

Recommandation 5 :

Puisque nous demandons que l'Est de la Montérégie soit ajouté à cette carte, il importe de réitérer notre demande (en cohérence avec la recommandation 3) à l'effet de déterminer un mécanisme afin que le contenu de ces éventuels décrets soit déterminé en concertation avec le milieu municipal et non émis unilatéralement par le Ministère, et ce, afin d'optimiser l'acceptabilité sociale des différents projets tout en respectant les enjeux de proximité connus du milieu municipal.

D- Demandes additionnelles concernant de nouveaux liens (vers le nord et l'est)

Nous profitons de la tribune qui nous est offerte pour réitérer les demandes régionales concernant le lien vers la rive nord du fleuve et le prolongement de l'A-30 vers la région de Bécancour.

Bien que la MRC ait toutes les voies nécessaires pour le développement de sa ZIP – la voie maritime, le rail et l'A-30 - pour accéder à l'ouest, comme au sud de la frontière canadienne, il n'en demeure pas moins que notre accès à la rive nord du fleuve (A-40) serait mieux servi par un pont plutôt que par seulement le traversier, et notre accès vers l'est grandement facilité en prolongeant l'A-30 vers Bécancour. Le développement économique qui sera engendré dans l'axe de l'A-30 au cours des prochaines années contribuera certainement dans l'accélération du décloisonnement de notre région. Nous ne pouvons qu'espérer que le gouvernement du Québec accélérera encore davantage ce décloisonnement.

Ainsi, afin de consolider le développement économique relié à l'ensemble de l'A-30, il importe toujours de :

- permettre la fluidité du transport vers l'est du Québec;
- dégager la jonction « 20-30 »;
- mettre en place un axe nord-sud;
- développer l'attractivité de la région en la reliant à l'est du Québec;
- favoriser le maintien et même le développement de marchés vers l'est.

Ce prolongement peut se faire par étapes telles que :

- Voie rapide bidirectionnelle jusqu'à la route 122 avec absence de constructions et de zones à vitesse limitée.
- Voie rapide bidirectionnelle de la route 122 à l'A-30 à Bécancour.
- Élargissement de la voie rapide en autoroute.

E- Conclusion

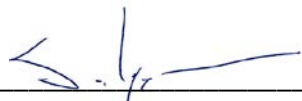
Nous espérons, Monsieur le Président, que le projet de loi 85 devienne un outil de développement des territoires du corridor de l'ensemble de l'A-30 ainsi que de la stratégie maritime du Québec. Afin d'y parvenir, nous sommes d'avis que ce projet de loi doit inclure tous les territoires du corridor, non seulement dans l'établissement d'un guichet unique mais aussi par la mise en place d'outils équitables ne favorisant pas de territoires au détriment des autres. Il doit aussi prendre en compte la volonté des instances locales et régionales dans l'aménagement de leur territoire

Dans une vision plus locale, une fois que nous aurons, ensemble, développer tout le potentiel économique du corridor de l'A-30, notre MRC et sa ville-centre, Sorel-Tracy, ne seront plus ni au début, ni à la fin de l'A-30, mais au beau milieu de l'A 30, entre Bécancour et Valleyfield, ce qui, vous vous en doutez, n'enlève rien à la pertinence d'un pont entre Sorel-Tracy et Lanoraie.

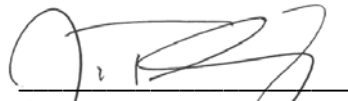
Merci de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer et au plaisir d'échanger avec vous directement lors de la commission parlementaire portant sur le sujet. Nous vous remercions, Monsieur le Président, de l'attention que vous porterez à ce mémoire.



Gilles Salvas
Préfet de la MRC
Maire de Saint-Robert



Serge Pélouquin
Préfet suppléant de la MRC
Maire de Sorel-Tracy



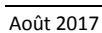
Jacques Thivierge
Président de la ZIP
Commissaire industriel

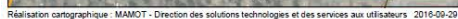
- Annexe 1 – Cartes des secteurs de la ZIP de Sorel-Tracy
- Annexe 2 – Carte du corridor de l'A-30
- Annexe 3 – Sommaire des recommandations et demandes

Cartes – Secteurs de la ZIP de Sorel-Tracy



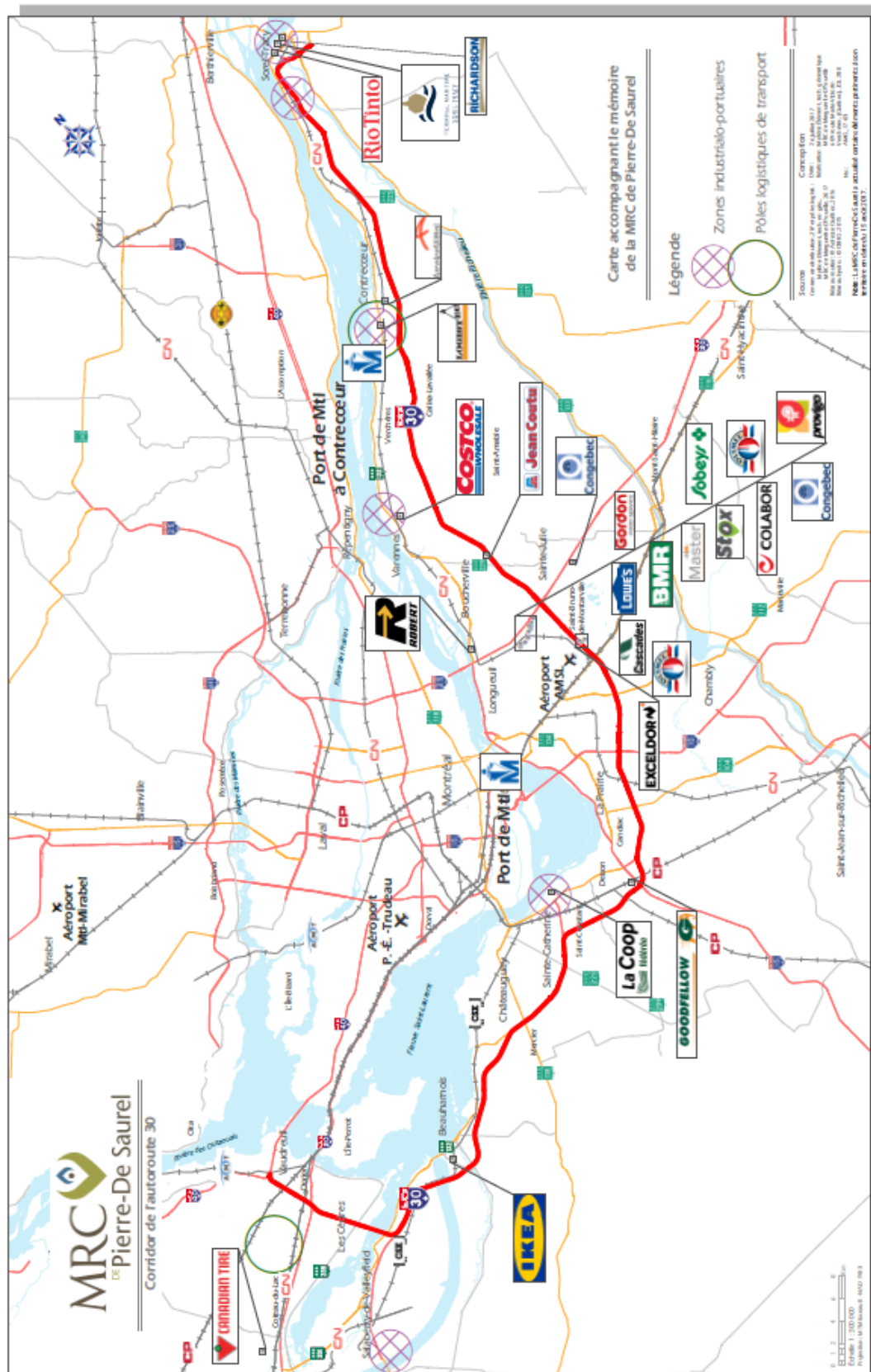








Carte – Corridor de l'A-30



Sommaire des recommandations et demandes

Ajouter une disposition précisant que le développement de l'est du corridor de l'autoroute 30 (A-30) et en particulier celui de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Sorel-Tracy soient également visés par cette loi et qu'ils soient inclus sur la carte délimitant la zone d'application de la loi.

Préciser que les secteurs de l'est du corridor de l'A-30, et en particulier la ZIP de Sorel-Tracy, puissent également bénéficier du guichet gouvernemental unique.

Préciser que les dirigeants du guichet gouvernemental devront travailler en concertation avec le milieu municipal (de niveaux local et régional) afin d'assurer une cohésion et une adhésion complète de tous les intervenants impliqués.

Préciser que ce guichet unique ait, d'office, pour but de faciliter les projets d'investissement à l'est de l'A-30 dont la ZIP de Sorel-Tracy.

S'assurer de mettre en place un mécanisme afin que le contenu de ces éventuels décrets soit déterminé en concertation avec le milieu municipal et non émis unilatéralement par le Ministère pour optimiser l'acceptabilité sociale des différents projets en respectant les enjeux de proximité connus du milieu municipal.

Demandes additionnelles

Réviser le dossier du prolongement de l'A-30 vers Bécancour à partir des données anticipées liées au développement du corridor de l'A-30 dans son ensemble.

Faciliter la mise en place d'un pont entre Sorel-Tracy et Lanoraie.