Communauté métropolitaine
de Montréal

UN GRAND MONTRÉAL COMPÉTITIF ET ATTRACTIF

Corridor de l'autoroute 30 : pour un développement complémentaire à la plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal

Décembre 2013

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 4

1. LE GRAND MONTRÉAL : UNE PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES 5

1.1 Le port de Montréal 5

1.2 Le réseau ferroviaire 5

1.3 Le transport aérien 6

1.4 Le réseau routier 6

2. PROJETS DE PÔLE LOGISTIQUE DANS LE CORRIDOR DE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOROUTE 30 8

2.1 Projet du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souligny 9

2.2 Six projets de pôle logistique le long de l'autoroute 30 10

3. DES ESPACES EN NOMBRE SUFFISANT POUR L'ACCUEIL DE CROISSANCE SUR LA RIVE-SUD DU GRAND MONTRÉAL 12

3.1 Croissance de l'emploi 13

3.2 Croissance industrielle 14

3.3 Croissance résidentielle et capacité d'accueil 17

3.4 Zone agricole et milieux naturels 20

4. BRÈVE ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE PÔLES LOGISTIQUES DANS L'AXE DE L'AUTOROUTE 30 21

5. CRITÈRES DE LOCALISATION D'UN PÔLE LOGISTIQUE 22

PROPOSITION DE LA COMMUNAUTÉ : STRATÉGIE EN 3 AXES DU DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOROUTE 30 24

ANNEXE 1 – PRÉSENTATION DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA COMMUNAUTÉ 25

ANNEXE 2 – CRITÈRE 1.6.2 DU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 29

ANNEXE 3 – PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA *STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR DES ESPACES INDUSTRIELS* 32

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Croissance estimée des emplois (en millier d'emplois), 2011-2021 13
Tableau 2. Potentiel d'accueil de la croissance industrielle, 2012-2021 14
Tableau 3. Potentiel d'accueil de la croissance des ménages, par aire de marché, 2011-2021 18
Tableau 4. Forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) du potentiel de développement de pôles logistiques dans l'axe de l'autoroute 30 21
Tableau 5. Critères d'investissement en centres de distribution, 2011 23
Tableau 6. Stratégie métropolitaine en 3 axes du développement de l'autoroute 30 24

LISTE DES CARTES

Carte 1. Corridor de développement économique de l'autoroute 30, 2013 8
Carte 2. Espaces voués au développement industriel, 2012 15
Carte 3. Perspectives de croissance des ménages, par aire de marché, 2011-2021 17
Carte 4. Espaces voués au développement résidentiel, 2012-2013 19
Carte 5. Zone agricole et milieux naturels (bois et corridors forestiers métropolitains et milieux humides) de la Rive-Sud du Grand Montréal 20
Carte 6. Infrastructures stratégiques pour l'accueil d'un pôle logistique 22

INTRODUCTION

De novembre 2010 à décembre 2012, l'ouverture consécutive de quatre tronçons totalisant 54,2 km dans le secteur ouest de la Rive-Sud a permis le parachèvement de l'autoroute 30 (aussi connue sous l'appellation « autoroute de l'Acier ») reliant dorénavant Vaudreuil-Dorion à Sorel-Tracy. Il est prévu que cette voie de contournement facilitera le transit vers l'Ontario, les Maritimes et les États-Unis, réduira la congestion sur l'île de Montréal et agira comme vecteur économique pour la région.

En mai dernier, le gouvernement du Québec annonçait la mise en place d'un comité interministériel afin d'élaborer une vision stratégique du développement économique le long de l'autoroute 30. La coprésidence de ce comité interministériel est assurée par la ministre déléguée à la Politique industrielle et à la Banque de développement économique du Québec, Mme Élaine Zakaïb, et par le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, M. Sylvain Gaudreault. Ce comité relève du Comité ministériel de la région métropolitaine qui est présidé par le ministre des Relations internationales, de la Francophonie et du Commerce extérieur et ministre responsable de la région de Montréal, M. Jean-François Lisée.

En prévision de l'élaboration d'un plan de développement du corridor de l'autoroute 30, le comité interministériel a mené une tournée de consultation auprès des représentants gouvernementaux et des représentants socioéconomiques de la région. L'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal a été invitée à exposer sa vision le 25 novembre 2013.

Dans son document de réflexion, le comité interministériel reconnaît l'importance d'élaborer une vision du développement du corridor de l'autoroute 30 conforme au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD). Le comité interministériel indique en effet que le développement du corridor devra être compatible avec les orientations, les objectifs et les critères énoncés au PMAD, et tout particulièrement avec les critères 2.3.4 et 1.6.2.

Pour la Communauté, le développement industriel et logistique le long de l'autoroute 30 doit aussi se faire dans le cadre d'une vision de complémentarité avec la plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal.

Ce document, qui est divisé en cinq sections, reflète l'essentiel des orientations, des objectifs et des critères du PMAD, entré en vigueur le 12 mars 2012, et reprend également des éléments de la *Stratégie de mise en valeur des espaces industriels* adoptée par le comité exécutif de la Communauté le 10 octobre 2013. Il présente, dans la première partie, une description de la plaque tournante des marchandises du Grand Montréal, centrée autour du port de Montréal, des aéroports Pierre-Elliot-Trudeau et Mirabel ainsi que des réseaux ferroviaires du CN et du CP. La deuxième partie présente les principaux projets de pôles logistiques dans la région. La troisième partie présente une analyse de la demande prévue en terrains d'ici 2021 en détaillant les besoins engendrés par les croissances industrielles et résidentielles prévues dans le corridor situé le long de l'autoroute 30 tout en la mettant en perspective avec l'offre de terrains. Elle présente également une analyse de la zone agricole et des milieux naturels. La quatrième partie propose une analyse des principaux facteurs à prendre en compte pour le développement du corridor de l'autoroute 30. La cinquième partie présente finalement une brève description des critères de localisation d'un pôle logistique proposés par le PMAD ainsi que des critères de localisation normalement utilisés par les centres de distribution. En conclusion, la Communauté propose une stratégie en 3 axes pour l'atteinte d'une vision commune du développement de l'autoroute 30.

1. LE GRAND MONTRÉAL : UNE PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

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

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

1.1 Le port de Montréal

Le port de Montréal est la principale plateforme intermodale du Grand Montréal. Il est l'un des plus importants ports intérieurs du monde, neuvième port à conteneurs en Amérique du Nord en 2009 et principale porte d'entrée continentale dans le secteur spécifique des échanges transatlantiques. En 2011, il a manutentionné 28,5 millions de tonnes métriques de marchandises, dont environ 10 % sur le site de Contrecœur. On enregistre environ 5 000 mouvements de camions liés au trafic de conteneurs entrant et sortant du port les jours ouvrables[1], sans qu'ils puissent emprunter directement le réseau autoroutier à proximité.

La capacité d'accueil des installations du port sera bientôt atteinte. Pour répondre à la demande anticipée, l'administration du port de Montréal évalue présentement des scénarios d'expansion. Selon l'administration du port de Montréal, il est possible d'aménager sur le site de Montréal une capacité additionnelle en traitement des conteneurs, permettant de traiter jusqu'à 2,2 millions de conteneurs, la capacité d'accueil des installations du port étant actuellement de 1,6 million de conteneurs. Dans ce contexte, l'amélioration des accès routiers au port de Montréal constitue une priorité d'investissement pour de nombreux intervenants, dont l'administration du port de Montréal et la Ville de Montréal. À moyen terme (horizon 2020), le site de Contrecœur est celui privilégié par l'Administration portuaire de Montréal pour augmenter la capacité totale de traitement du port de Montréal jusqu'à 3 millions de conteneurs. Cet accroissement de capacité devrait normalement nécessiter l'ajout d'un terminal intermodal.

1.2 Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire du Grand Montréal assure un accès stratégique aux grands marchés nord-américains et est à la source de la compétitivité intermodale du port de Montréal. La région constitue un point de convergence des réseaux ferroviaires du CN et du CP. Leurs réseaux assurent un avantage concurrentiel au Grand Montréal avec un transit de seulement une journée et demie pour atteindre le nœud logistique nord-américain que constitue Chicago[2], en plus de couvrir le territoire canadien d'un océan à l'autre :

[1] Port de Montréal (2012). *Le port de Montréal en bref*.
[2] Alexandre Lambert (2010). *Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise*. Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques. Rapport réalisé pour la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des travaux préparatoires à l'élaboration du PMAD.

- le CN bénéficie de points d'accès pour le transport intermodal aussi bien sur le Pacifique que sur l'Atlantique (dont Montréal) en plus d'un accès direct aux installations portuaires du delta du Mississippi via les lignes ferroviaires américaines acquises à la suite de sa privatisation;
- le CP se concentre sur Vancouver et Montréal pour jouer son rôle de pont continental, d'où la place prépondérante qu'il occupe dans les acheminements du port de Montréal.

Notons également la présence du réseau du CSX qui assure pour sa part une desserte de l'est des États-Unis allant de l'État de New York à la Floride. La compagnie possède une ligne ferroviaire qui traverse Beauharnois et Valleyfield pour ensuite se diriger vers l'un des 23 États américains qu'elle dessert. Au début de l'année 2013, la compagnie annonçait un investissement de 100 M$ pour l'aménagement d'un complexe intermodal dans le parc industriel et portuaire Perron adjacent au port de Valleyfield. Prévue pour 2015, l'ouverture du complexe intermodal devrait permettre le transit d'un maximum de 100 000 conteneurs par année[3].

1.3 Le transport aérien

Le transport aérien de marchandises assure les besoins récurrents ou sporadiques d'une foule d'industries pour l'expédition rapide sur de longues distances de biens à valeur élevée ou de produits particulièrement sensibles aux délais de livraison. Aussi, il est un maillon essentiel des chaînes logistiques de secteurs clés de l'industrie montréalaise, notamment l'aérospatiale, le pharmaceutique, le bioalimentaire et le textile.

Le fret aérien, passant par les aéroports Pierre-Elliot-Trudeau et Mirabel, représentait en 2012 quelque 185 000 tonnes métriques de marchandises. Cette charge de marchandises se répartit en parts égales (50-50 %) entre l'aéroport de Mirabel et l'aéroport Pierre-Elliot-Trudeau[4]. Si les volumes de fret aérien sont peu élevés, il n'en va pas de même de la valeur des biens transportés par avion : considérant leur valeur, ceux-ci représentaient le cinquième de l'ensemble des biens transportés en 2007.

En plus de ces infrastructures incontournables de logistique, le récent parachèvement de l'autoroute 30 présente une occasion pour renforcer le rôle du Grand Montréal en tant que plaque tournante du transport des marchandises en Amérique du Nord.

1.4 Le réseau routier

Le Grand Montréal est sillonné par plus de 17 300 kilomètres de voies qui constituent l'offre de transport routier pour les déplacements motorisés. Ce réseau est composé du réseau supérieur (autoroutes, routes nationales, régionales ou collectrices)[5] et d'artères municipales, auxquels se greffent 24 ponts rattachés aux îles de Montréal et de Laval. Le réseau supérieur assure une desserte homogène du territoire métropolitain. Les autoroutes, qui s'étendent sur près de 1 770 kilomètres, ont principalement été réalisées de la fin des années 1950 jusqu'au milieu des années 1970. Dans le Grand Montréal, le transport en commun n'est concurrentiel à l'automobile que pour les déplacements en périodes de pointe à destination du centre de l'agglomération. Pour tous les autres secteurs de destination, incluant de nombreux secteurs industriels regroupant une proportion significative de l'emploi, l'automobile offre des conditions de déplacements supérieures au transport en commun.

[3] CSX (2013). *CSX Plans New Intermodal Facility in Quebec*.
[4] Aéroports de Montréal (2013). *Rapport annuel 2012*.
[5] La nomenclature réfère à la classification fonctionnelle du réseau routier québécois en vigueur par décret en vertu de la *Loi sur la voirie* du gouvernement du Québec. Cette classification est illustrée sur la carte « classe des routes » de l'atlas des transports du ministère des Transports du Québec à l'adresse suivante : http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Infrastructures/InfraClassesRoutes.asp

Grâce à sa flexibilité, sa rapidité et au haut niveau de concurrence qui le caractérise, le réseau routier assure la majorité des échanges marchands au Québec. En 2007, 59 % de la valeur des échanges entre la province et le marché américain passait par les réseaux routiers[6]. À l'échelle régionale, voire interrégionale, le mode routier assure la presque totalité des échanges de biens et marchandises entre les industries, les institutions, les commerces et les consommateurs.

En 2002, plus de 70 % des emplois associés aux industries génératrices de transport de marchandises dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal se concentrait dans l'agglomération de Montréal[7]. Ce constat doit cependant être nuancé par la présence de pôles d'emplois localisés à Laval et à Longueuil.

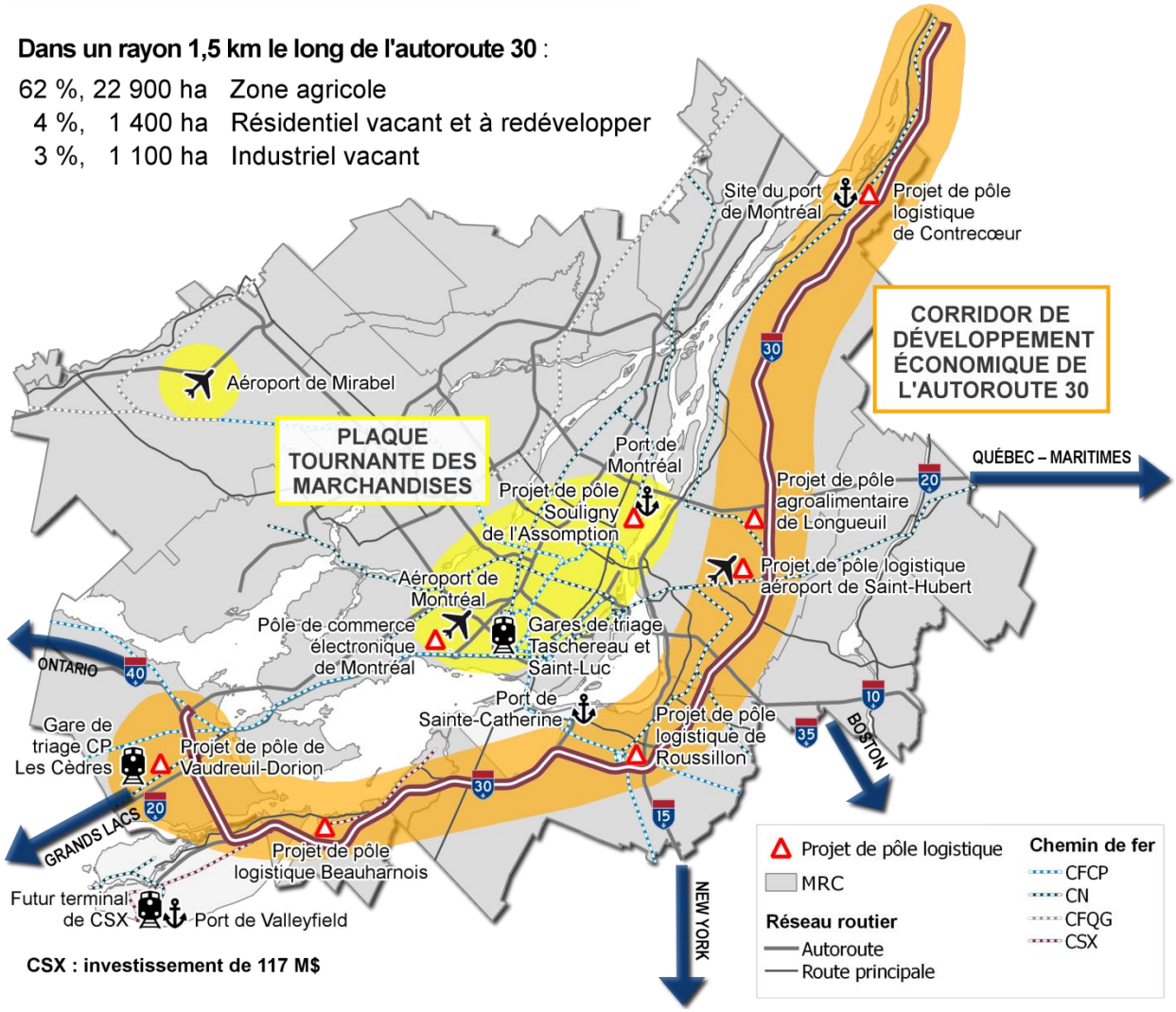
[6] Conseil de la science et de la technologie (2010). *L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises*. Ministère des Transports du Québec (2009). *Politique 2009-2014 sur le transport routier des marchandises*.

[7] Alexandre Lambert (2010). *Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise*. Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques. Rapport réalisé pour la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des travaux préparatoires à l'élaboration du PMAD.

2. PROJETS DE PÔLE LOGISTIQUE DANS LE CORRIDOR DE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOROUTE 30

Dans le cadre de la consultation publique menée par le comité interministériel pour soutenir le développement économique dans le corridor de l'autoroute 30, la Communauté a dressé une liste des principaux projets de pôle logistique. La carte ci-dessous présente les principales infrastructures composant la plaque tournante du transport des marchandises : le port de Montréal, les aéroports Pierre-Elliot-Trudeau et Mirabel ainsi que les réseaux ferroviaires du CP et du CN. Adjacent au port de Montréal se trouve le projet de prolongement de l'avenue Souligny et du boulevard de l'Assomption. Le long de l'autoroute 30, au moins six projets de pôle sont soutenus par les partenaires de la Communauté.

Carte 1. Corridor de développement économique de l'autoroute 30, 2013



Source : CMM (2013). *Compilation spéciale dans le cadre des consultations du comité interministériel pour soutenir le développement économique dans le corridor de l'autoroute 30.*

En préambule à l'orientation 2 du PMAD, à savoir un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants, la Communauté reconnaît que :

> À la notion des centres intermodaux, s'est ajoutée, récemment, la réflexion sur la création de pôles logistiques. Ces sites ont plusieurs vocations liées à la distribution, à l'entreposage et au traitement des marchandises. Ces pôles sont particulièrement envisagés en combinaison avec un terminal intermodal ferroviaire ou portuaire qui assure la mise en relation de toutes les échelles de la distribution et de l'approvisionnement et le passage de flux importants, dont les entreprises logistiques qui s'y établissent peuvent tirer parti.
>
> La mise en place de ces pôles logistiques intégrés a commencé dans la région de Montréal. Le complexe intermodal Les Cèdres et le parc industriel Alta à Coteau-du-Lac en Montérégie, en constituent de bons exemples, s'inscrivant dans une logique de distribution des flux massifs en provenance de l'Asie via les ports de la côte Ouest. Il existe également une concentration de services logistiques et de plateformes intermodales dans le centre ouest de l'île de Montréal, au croisement des autoroutes 520 et 13. Dans ces lieux, la présence d'infrastructures et d'opérations logistiques stratégiques stimule l'intégration grâce à sa concentration. Mentionnons également la présence d'un centre de transport intermodal à Beauharnois opéré par l'entreprise CSX. L'expansion des activités du port de Montréal sur le site de Contrecœur devrait également nécessiter le développement d'une installation intermodale.

2.1 Projet du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souligny

Au cours de la dernière décennie, les activités du port de Montréal n'ont cessé de progresser, passant d'un transit de 19,1 millions de tonnes métriques en 2001 à 28,5 millions de tonnes métriques en 2011. La capacité d'accueil des installations du port sera bientôt atteinte. Selon l'administration du port de Montréal, il est possible d'aménager sur le site de Montréal une capacité additionnelle en traitement des conteneurs, permettant de traiter jusqu'à 2,2 millions de conteneurs, la capacité d'accueil des installations du port étant actuellement de 1,6 million de conteneurs. Dans ce contexte, l'amélioration des accès routiers au port de Montréal constitue une priorité d'investissement pour de nombreux intervenants, dont l'administration du port de Montréal et la Ville de Montréal.

Des investissements publics dans le secteur bordé par la rue Hochelaga au nord, par la rue Notre-Dame au sud, par la gare de triage exploitée par le CN à l'ouest et par la rue Dickson à l'est sont revendiqués par les parties prenantes[8]. Afin de désenclaver le secteur, ils demandent le prolongement du boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame, de même que le prolongement de l'avenue Souligny jusqu'au tronçon projeté du boulevard de l'Assomption et l'ajout de nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute 25. Sur ce site d'environ 80 ha, la moitié la superficie (43 ha) a été identifiée avec les partenaires de la Communauté comme des espaces industriels vacants. Ces espaces sont toutefois grevés de contraintes et devront faire l'objet de travaux de décontamination.

L'avenue Souligny s'inscrit parmi les tronçons routiers importants identifiés par la Communauté dans le PMAD parce qu'elle donne accès, d'une part, à un équipement portuaire intermodal et, d'autre part, à un des principaux pôles économiques du Grand Montréal. Le 10 mai 2013, le projet franchissait une première étape avec l'annonce du gouvernement du Québec d'améliorer l'accès au port de Montréal en procédant au prolongement du boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame et à son raccordement à l'avenue Souligny, de même qu'à l'ajout de bretelles d'accès à l'autoroute 25.

[8] Ville de Montréal (2012). *Pour une stratégie concertée de création de nouvelle richesse et de partage des revenus fiscaux qui en découlent*.

2.2 Six projets de pôle logistique le long de l'autoroute 30

À moyen terme (horizon 2020), le site de Contrecœur est celui privilégié par l'Administration portuaire de Montréal pour augmenter la capacité totale de traitement du port de Montréal jusqu'à 3 millions de conteneurs. C'est autour de cette infrastructure appelée à prendre de l'ampleur que les acteurs du milieu, notamment la CRÉ Montérégie Est et la MRC de Marguerite-D'Youville, souhaitent l'implantation d'un pôle logistique du transport des marchandises. Le site Contrecœur du port de Montréal est traversé par une ligne ferroviaire appartenant au CN en plus d'être adjacent à l'autoroute 30. À l'est du site du port de Montréal à Contrecœur se trouvent 53 ha d'espaces industriels vacants, composés à un peu moins de 6 % de milieux humides.

Dans l'agglomération de Longueuil, deux projets de pôle logistique sont portés par Développement économique Longueuil (DEL). D'abord, au nord-ouest du carrefour formé par les autoroutes 20 et 30 dans la municipalité de Boucherville, est projeté un pôle agroalimentaire. Le site bénéficie de la présence de la ligne ferroviaire du CN. Il est toutefois composé à près de 80 % de terres en zone agricole et comprend seulement 3 ha d'espaces industriels vacants. Ensuite, à la jonction de l'autoroute 30 et de la route 116 se trouve le secteur de l'aéroport Saint-Hubert qui est également pressenti par DEL comme un lieu stratégique pour l'implantation d'un pôle aérospatial. Entièrement situé à l'intérieur du périmètre métropolitain, le site est doté de 100 ha d'espaces industriels vacants sans contrainte et de 64 ha d'espaces industriels vacants avec des contraintes faibles à modérées. Ce deuxième site est caractérisé par la présence des aires TOD de Saint-Hubert et de Saint-Bruno-de-Montarville formées par les gares du même nom de la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire. Ces deux aires TOD couvrent environ 20 % du secteur et, dans la mesure où les aires TOD sont déterminées (au critère 1.1.1 du PMAD) autour des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant, présentent une opportunité pour le déplacement des personnes.

La MRC de Roussillon et le CLD de Roussillon, de même que plusieurs autres parties prenantes, demandent la localisation d'un pôle logistique à l'intersection des autoroutes 15 et 30. Notons d'emblée que tout le secteur au sud de l'autoroute 30 fait partie de la zone agricole. En contrepartie, tout le secteur nord-ouest, d'une superficie approximative de 285 ha, se situe à l'intérieur du périmètre métropolitain et compte 109 ha d'espaces industriels vacants dont 20 % sont dépourvus de contraintes, 61 % présentent des contraintes faibles à modérées et 19 % présentent des contraintes modérées à élevées. Les compagnies de chemin de fer CN et CP possèdent des rails dans le secteur. Avec la présence à proximité des gares de train de banlieue Delson et Candiac, pas moins de 38 % du secteur identifié comme pôle logistique potentiel est compris dans les aires TOD de Delson et Candiac. Les aires TOD, peuvent constituer une opportunité pour le déplacement des personnes.

Au nord de l'autoroute 30, entre le canal de Beauharnois et la rivière Saint-Louis, est projeté le pôle logistique de Beauharnois. Le secteur compte 41 ha d'espaces industriels vacants sans contrainte ainsi que 34 ha d'espaces industriels avec contraintes modérées à élevées. Parmi ces espaces industriels vacants se trouvent 11 ha de milieux humides. La municipalité de Beauharnois ainsi que le site examiné se voient traversés par une ligne de chemin de fer appartenant à CSX. Cette voie ferrée passe par la suite par Salaberry-de-Valleyfield où CSX a entrepris la construction d'un terminal intermodal qui devrait permettre le transit d'un maximum de 100 000 conteneurs par année[9].

[9] CSX (2013). *CSX Plans New Intermodal Facility in Quebec*.

Dans la zone contiguë au complexe intermodal du CP, le projet de pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges bénéficie de dessertes autoroutières (autoroute 20 et autoroute 30) et ferroviaires (CN et CP). Le terminal du CP dans la municipalité de Les Cèdres est entouré de terres en culture comprises dans la zone agricole. Plus à l'est se trouve également une grande surface boisée de 767 ha longeant l'autoroute 30. Localisé hors du périmètre métropolitain, le projet de pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges ne compte donc aucun espace industriel vacant.

3. DES ESPACES EN NOMBRE SUFFISANT POUR L'ACCUEIL DE CROISSANCE SUR LA RIVE-SUD DU GRAND MONTRÉAL

Selon les perspectives démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et les projections du Conference Board du Canada[10], entre 2011 et 2021, la Rive-Sud[11] devrait concentrer 22 % de la croissance des emplois du Grand Montréal et 27 % de la croissance démographique, pour des augmentations respectives de 25 000 emplois et de 49 200 ménages.

Cette croissance devrait pouvoir être accueillie dans le périmètre urbain, car la superficie des espaces vacants et des espaces à redévelopper est suffisante. En considérant l'ensemble des espaces résidentiels vacants et seulement 50 % des espaces résidentiels à redévelopper, afin d'anticiper les contraintes potentielles que ces sites pourraient renfermer, et en leur appliquant la moyenne 2011-2021 des seuils de densité en zone TOD et hors TOD prévue aux critères 1.1.2 et 1.2.1 du PMAD, on constate que toutes les aires de marchés de la Rive-Sud du Grand Montréal, à l'exception d'une, ont assez d'espaces pour accueillir la croissance démographique projetée entre 2011 et 2021.

De la même façon, les données colligées auprès des partenaires de la Communauté démontrent qu'il existe 1 930 ha d'espaces industriels vacants sur la Rive-Sud du Grand Montréal, dont près de 1 300 ha d'espaces industriels vacants sans contrainte, soit une superficie pratiquement trois fois supérieure à la superficie de 434 ha nécessaire pour accueillir la croissance prévue.

[10] Les projections utilisées dans le présent document sont les mêmes que celles utilisées dans la cadre des travaux pour l'élaboration du PMAD.

[11] La Rive-Sud du Grand Montréal comprend les deux grands secteurs géographiques du Grand Montréal situés au sud du fleuve Saint-Laurent, à savoir l'agglomération de Longueuil et la couronne Sud.

3.1 Croissance de l'emploi

Selon le scénario de référence du Conference Board du Canada sur les prévisions de la croissance des emplois dans le Grand Montréal réalisé pour le compte de la Communauté dans le cadre de l'élaboration du PMAD, on estime qu'entre 2011 et 2021 la Rive-Sud du Grand Montréal devrait connaître une croissance de 25 000 emplois. **Un peu moins du quart (22 %) de la croissance qui devrait être observée à l'échelle du Grand Montréal, de l'ordre de 113 100 emplois, se localisera sur la Rive-Sud du Grand Montréal**. Les emplois dans l'agglomération de Longueuil passeront de 168 200 à 181 100 pour une croissance globale de 12 900 emplois, ce qui représente plus de la moitié (51,6 %) de la croissance prévue pour la Rive-Sud du Grand Montréal. Les taux de croissance seront toutefois plus importants pour les MRC de Vaudreuil-Soulanges (13,1 %), de Roussillon (10,3 %), de Marguerite-D'Youville (9,3 %) et de La Vallée-du-Richelieu (partie CMM) (8,7 %).

Ce scénario, basé sur un modèle prévisionnel économique élaboré par le Conference Board du Canada, ne prend pas en considération le potentiel d'attraction qu'entraînerait l'établissement d'un pôle logistique dans le Grand Montréal. Le secteur industriel, fortement associé au transport de marchandises et à la logistique, devrait connaître une croissance de 4 800 emplois sur la Rive-Sud du Grand Montréal entre 2011-2021.

Tableau 1. Croissance estimée des emplois (en millier d'emplois), 2011-2021

	Emplois[1]		Croissance estimée des emplois 2011-2021		
MRC	2011	2021	N	%	% Rive-Sud
Beauharnois-Salaberry (partie CMM)	18,4	19,6	1,2	6,6	4,9
La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)	22,7	24,7	2,0	8,7	7,9
Longueuil	168,2	181,1	12,9	7,7	51,6
Marguerite-D'Youville	16,8	18,3	1,6	9,3	6,2
Roussillon	33,4	36,9	3,5	10,3	13,8
Rouville (partie CMM)	9,2	9,7	0,5	5,8	2,1
Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)	25,4	28,7	3,3	13,1	13,4
Rive-Sud	**294,1**	**319,1**	**25,0**	**8,5**	**100,0**

Source : CMM (2013). Données calculées à partir des prévisions d'emplois du Conference Board du Canada (2011), *Emploi dans la CMM, ses composantes régionales et ses 14 MRC.* Compilation spéciale pour la Communauté dans le cadre de l'élaboration du PMAD.

Comme le constatait Alexandre Lambert dans son rapport l'*Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise* réalisé en 2010 pour la Communauté, les activités génératrices de déplacements de marchandises sont concentrées dans le centre du Grand Montréal. Selon son analyse statistique, en 2002, plus de 70 % des emplois associés aux industries génératrices de transport de marchandises étaient situés dans la portion centrale de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal. Deux autres pôles d'emplois étaient identifiés à Laval et à Longueuil. Cette forte concentration de l'emploi liée aux industries génératrices de transport de marchandises est soutenue par la localisation sur l'île de Montréal de la grande majorité des plateformes de transport maritime, ferroviaire et aéroportuaire. Le centre du Grand Montréal, en particulier l'île de Montréal, exerce donc une force centripète pour les activités de transport des marchandises, qui font en tout ou en partie presque systématiquement intervenir le camionnage.

3.2 Croissance industrielle

En 2011, le Conference Board du Canada estimait, pour le compte de la Communauté, la croissance de l'espace industriel occupé. **Selon le scénario de référence, il est prévu que l'espace industriel occupé sur la Rive-Sud, comprenant l'agglomération de Longueuil et la couronne Sud, augmenterait de 434 ha entre 2012 et 2021, ce qui représente 29 % de la croissance globale de 1 479 ha prévue pour le Grand Montréal**. Par MRC, cette croissance à venir devrait se traduire par des taux de croissance allant de 8,8 % pour La Vallée-du-Richelieu, à 13,3 % pour Vaudreuil-Soulanges. Il devrait se développer dans l'agglomération de Longueuil environ 170 ha, ce qui représente la plus forte croissance en nombre absolu projetée sur la Rive-Sud du Grand Montréal.

Les données colligées auprès des partenaires de la Communauté démontrent que près de 1 930 ha d'espaces industriels vacants sont disponibles pour l'accueil de la croissance à venir. En éliminant l'ensemble des sites comportant des contraintes au développement, il reste alors près de 1 300 ha d'espaces industriels vacants sans contrainte, soit une superficie suffisante pour accueillir la croissance industrielle prévue.

Tableau 2. Potentiel d'accueil de la croissance industrielle, 2012-2021

MRC	Superficie industrielle occupée[1] (ha)			Espaces industriels vacants 2012[2] (ha)					Différence entre les espaces sans contrainte et la croissance de la superficie industrielle occupée 2012-2021)
					Avec contrainte				
	2012	2021	Δ estimée 2012-2021	Sans contrainte	Faible-modérée	Modérée-élevée	Sous-total	Total	
Beauharnois-Salaberry (partie CMM)	202	222	20	184	0	10	10	194	164
La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)	298	324	26	127	0	198	198	326	101
Longueuil	1 635	1 809	173	464	94	1	96	559	290
Marguerite-D'Youville	914	1 003	89	185	0	122	122	306	96
Roussillon	829	918	89	113	121	104	225	338	24
Rouville (partie CMM)	-	-	-	0	0	0	0	0	-
Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)	277	314	37	195	12	0	12	207	158
Rive-Sud	**4 155**	**4 590**	**434**	**1 267**	**228**	**436**	**663**	**1 930**	**833**

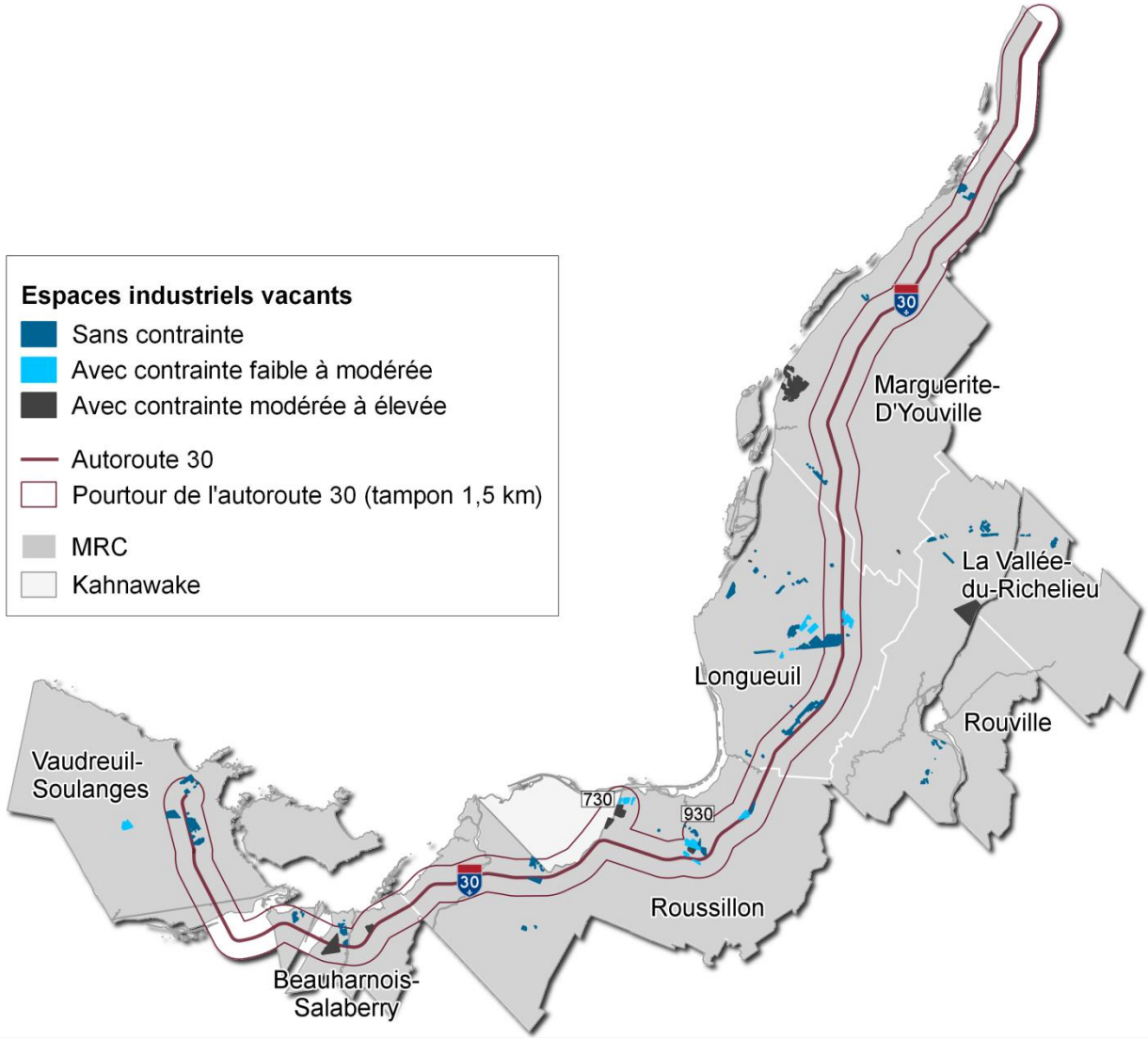
Note : L'inventaire des espaces industriels vacants fait l'objet d'un processus de veille continu.

Sources :
1) Conference Board du Canada (2011). *Occupation industrielle : Scénario de référence*. Compilation spéciale pour la Communauté dans le cadre de l'élaboration du PMAD.
2) CMM (2012). *Portrait 2012 des espaces industriels vacants sur le territoire du Grand Montréal*. Document élaboré en collaboration avec les partenaires de la Communauté et adopté par le comité exécutif de la Communauté le 10 octobre 2013.
Traitement : CMM, 2013.

En plus d'avoir suffisamment d'espaces industriels vacants dépourvus de contraintes pour accueillir les perspectives de croissance, **chacune des MRC de la Rive-Sud du Grand Montéal devrait encore avoir à leur disposition entre 20 et 300 ha d'espaces industriels vacants sans contrainte en 2021**. Mentionnons également que la croissance industrielle pourra en partie être accueillie dans des espaces à redévelopper, ce qui réduira les besoins de disponibilité d'espaces industriels vacants (avec ou sans contrainte).

L'autoroute 30 est directement bordée par de nombreux parcs industriels, notamment dans les municipalités de Contrecœur, de Varennes, de Saint-Bruno-de-Montarville, de Longueuil, de Candiac, de Delson, de Saint-Constant, de Sainte-Catherine, de Châteauguay, de Beauharnois et de Vaudreuil-Dorion. Ces parcs présentent un certain nombre d'espaces vacants qui ont été répertoriés en 2012 dans le cadre d'un portrait sur les espaces industriels vacants du territoire du Grand Montréal. L'identification de ces espaces industriels vacants compris dans un rayon de 1 500 mètres de part et d'autre de l'autoroute 30, permet d'observer que 1 061 ha des 1 930 ha disponibles au développement, soit 55 %, sont situés aux abords de l'autoroute. De ce chiffre, il est à noter que 85 %, soit 903 ha, sont compris dans un rayon de 500 mètres de part et d'autre de l'autoroute.

Carte 2. Espaces voués au développement industriel, 2012



Note : L'inventaire des espaces industriels vacants fait l'objet d'un processus de veille continu.

Source : CMM (2012). *Portrait 2012 des espaces industriels vacants sur le territoire du Grand Montréal*. Document élaboré en collaboration avec les partenaires de la Communauté et adopté par le comité exécutif de la Communauté le 10 octobre 2013.

La MRC de Roussillon comprend la plus importante proportion d'espaces industriels vacants bordant l'autoroute 30 avec 335 ha, soit le tiers de l'ensemble des espaces compris dans un rayon de 1 500 mètres. Les parcs industriels de Delson et de Sainte-Catherine possèdent pour leur part un peu plus de la moitié des espaces industriels vacants de la MRC, aux abords de l'autoroute, qu'ils se séparent en parts pratiquement égales.

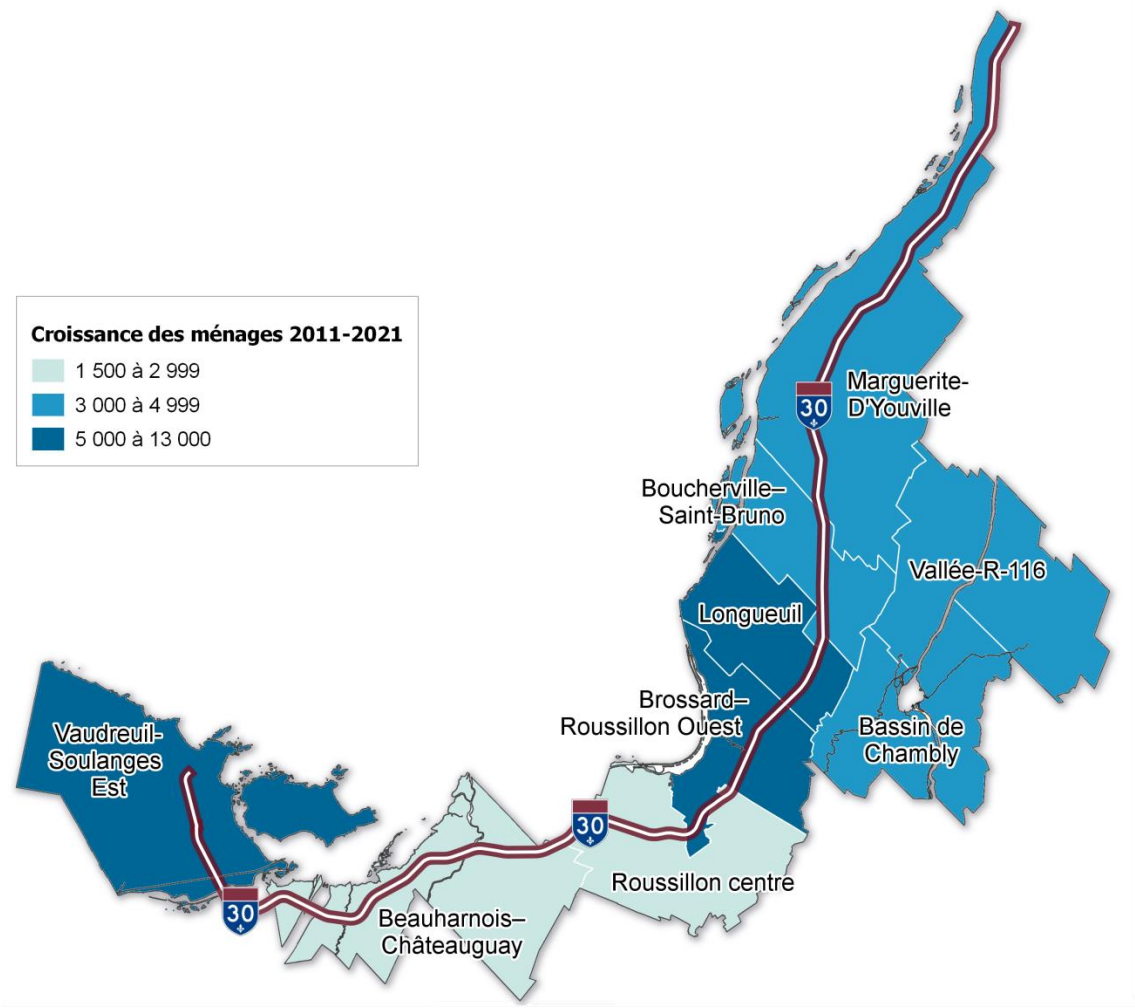
Le tronçon de l'autoroute 30 qui traverse l'agglomération de Longueuil englobe pour sa part 28 % des espaces industriels vacants, dont plus de la moitié se situe dans le parc industriel Gérard-Fillion de Saint-Bruno-de-Montarville. Les municipalités de Boucherville, de Brossard et de Longueuil comptent pour leur part respectivement 2 %, 14 % et 29 % des espaces disponibles au développement aux abords de l'autoroute 30. La Ville de Longueuil compte 87 ha d'espaces aux abords de l'autoroute dont 8 ha sont localisés dans un bois ou un corridor forestier identifié au PMAD. Considérant cette contrainte, on doit compter 79 ha d'espaces industriels vacants disponibles au développement pour cette municipalité.

Les parcs industriels de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Dorion comptent respectivement 17 % et 18 % des espaces industriels vacants aux abords de l'autoroute tandis que la MRC de Marguerite-D'Youville en compte 6 %.

3.3 Croissance résidentielle et capacité d'accueil

Selon le scénario de référence de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), le nombre de ménages dans le Grand Montréal devrait passer de 1,6 million en 2011 à 1,8 million en 2021, pour une croissance globale d'environ 184 000 ménages à l'échelle métropolitaine. Au total, **27 % de la croissance démographique du Grand Montréal devrait se concentrer sur la Rive-Sud**, ce qui correspond à une croissance estimée de près de 49 200 ménages. Ces prévisions de croissance, croisées avec celles des perspectives de ménages privés par municipalité, permettent d'estimer des croissances supérieures à 5 000 ménages entre 2011 et 2021 pour les aires de marché identifiées au critère 1.6.2 du PMAD, de Longueuil, de Vaudreuil-Soulanges Est et de Brossard–Roussillon Ouest, et allant de 3 000 à 5 000 ménages dans les aires de marché de Boucherville–Saint-Bruno, du Bassin de Chambly, de Marguerite-D'Youville et de la Vallée-R-116.

Carte 3. Perspectives de croissance des ménages, par aire de marché, 2011-2021



Source : CMM (2013). Estimés obtenus à partir des projections démographiques par ménage de l'ISQ (2010), *Perspectives des ménages privés par municipalité du Québec, 2009-2024* et ISQ (2010), *Ménages privés selon le groupe d'âge du principal soutien, par scénario, communautés métropolitaines et leurs parcelles, 2006-2031*.

À partir des informations colligées à ce jour auprès des partenaires de la Communauté, il y a près de 3 500 ha d'espaces résidentiels vacants et environ 1 500 ha d'espaces résidentiels à redévelopper pour accueillir la croissance prévue d'environ 49 200 ménages sur la Rive-Sud. En fonction de la moyenne 2011-2021 des seuils de densité en zone TOD et hors TOD prévue aux critères 1.1.2 et 1.2.1 du PMAD[12], ces espaces résidentiels vacants se traduisent par des capacités d'accueil allant de 3 131 ménages pour l'aire de marché de Marguerite-D'Youville, à 19 139 ménages pour l'aire de marché Boucherville–Saint-Bruno. Quant aux espaces résidentiels à redévelopper, ils ont été revus à la baisse (- 50 %) afin d'anticiper les contraintes potentielles que ces sites pourraient renfermer. C'est ainsi que les espaces vacants et les espaces à redévelopper suffiraient à l'accueil de la croissance des ménages dans toutes les aires de marché de la Rive-Sud du Grand Montréal, à l'exception de l'aire de marché de Marguerite-D'Youville.

Tableau 3. Potentiel d'accueil de la croissance des ménages, par aire de marché, 2011-2021

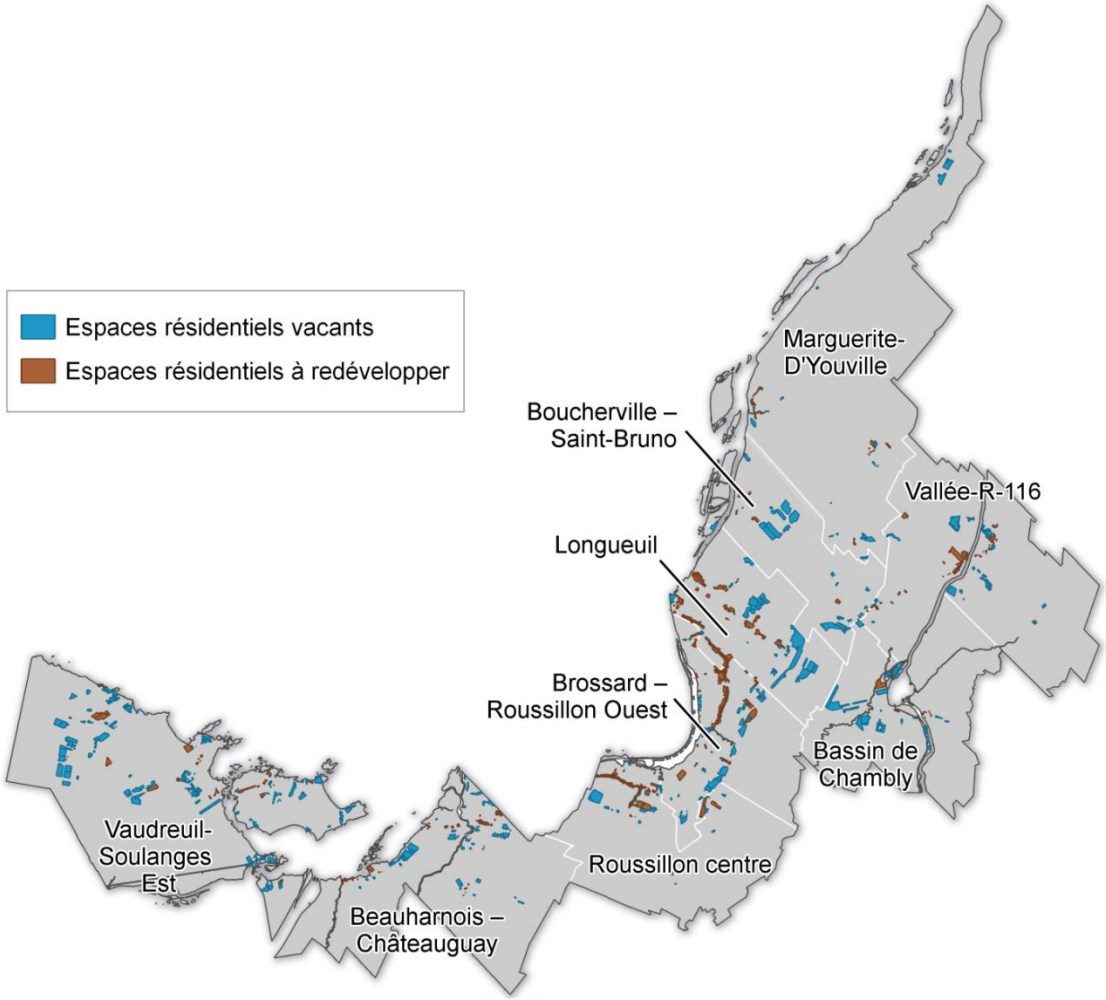
	Estimation de la croissance des ménages[1]	Capacité d'accueil des ménages			Différence entre la capacité d'accueil et la croissance
		Dans les espaces résidentiels vacants[2]	Dans les espaces résidentiels à redévelopper[3]	Total	
	N				
Bassin de Chambly	3 722	7 705	940	8 645	4 923
Beauharnois–Châteauguay	2 466	5 815	819	6 634	4 168
Boucherville–Saint-Bruno	3 466	19 139	469	19 608	16 142
Brossard–Roussillon Ouest	12 837	9 500	8 605	18 105	5 267
Longueuil	5 096	16 242	8 190	24 432	19 336
Marguerite-D'Youville	3 893	3 131	491	3 622	-271
Roussillon centre	1 761	5 036	3 515	8 551	6 790
Vallée-R-116	4 886	4 835	2 000	6 834	1 948
Vaudreuil-Soulanges Est	11 031	16 858	2 028	18 886	7 855
Total Rive-Sud	49 158	88 261	27 056	115 317	66 159

Note : L'inventaire des espaces résidentiels vacants de même que l'inventaire des espaces résidentiels à redévelopper sont des outils de travail utilisés par la Communauté dans le cadre du processus de concordance des schémas d'aménagement des MRC et des réglementations d'urbanisme des municipalités au PMAD. Faisant l'objet d'un processus de veille continu, ils sont sujets à changement.

Sources :
1. CMM (2013). Estimés obtenus à partir des projections démographiques par ménage de l'ISQ (2010), *Perspectives des ménages privés par municipalité du Québec, 2009-2024* et ISQ (2010), *Ménages privés selon le groupe d'âge du principal soutien, par scénario, communautés métropolitaines et leurs parcelles, 2006-2031*.
2. CMM (2012). *Mise à jour des espaces résidentiels vacants identifiés avec les partenaires de la Communauté en 2011 avec le rôle d'évaluation et l'orthophoto*, été 2012.
3. CMM (2013). *Inventaire des espaces à redévelopper et à requalifier*. Espaces identifiés avec les partenaires de la Communauté.
Traitement : CMM, 2013.

[12] Les seuils de densité hors TOD ont été appliqués aux espaces compris dans les corridors de transport. En ce sens, le calcul des capacités d'accueil est conservateur puisqu'il applique aux espaces vacants et aux espaces à redévelopper situés dans les corridors de transport des seuils de densité bien inférieurs à ceux prévus au critère 1.1.2 du PMAD, soit des seuils de densité devant être en lien avec ceux définis pour les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant.

Carte 4. Espaces voués au développement résidentiel, 2012-2013



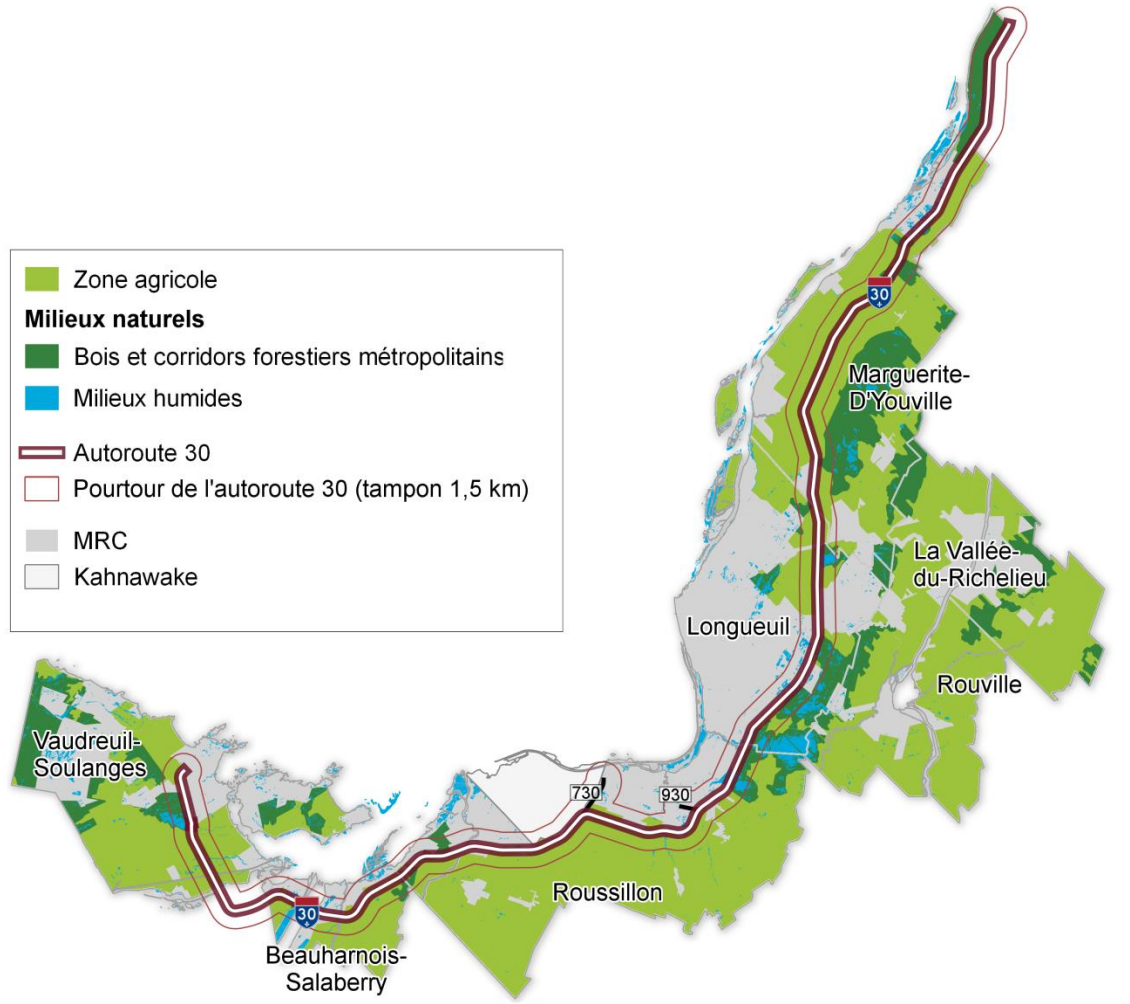
Note : L'inventaire des espaces résidentiels vacants de même que l'inventaire des espaces résidentiels à redévelopper sont des outils de travail utilisés par la Communauté dans le cadre du processus de concordance des schémas d'aménagement des MRC et des réglementations d'urbanisme des municipalités au PMAD. Faisant l'objet d'un processus de veille continu, ils sont sujets à changement.

Sources :
1. CMM (2012). *Mise à jour des espaces résidentiels vacants identifiés avec les partenaires de la Communauté en 2011 avec le rôle d'évaluation et l'orthophoto*, été 2012.
2. CMM (2013). *Inventaire des espaces à redévelopper et à requalifier*. Espaces identifiés avec les partenaires de la Communauté.
Traitement : CMM, 2013.

3.4 Zone agricole et milieux naturels

La zone ceinturant l'autoroute 30, soit la zone comprise dans un rayon de 1,5 km, se compose à plus des deux tiers (67,7 %) de terres en zone agricole principalement et de milieux naturels (bois et corridors forestiers métropolitains et milieux humides). Selon la classification ARDA de l'Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, 85,5 % des quelque 22 900 ha de terres en zone agricole ceinturant l'autoroute 30 sont des sols de classe 2 (très bonne qualité). De toutes les MRC de la Rive-Sud du Grand Montréal traversées par l'autoroute 30, la MRC de Marguerite-D'Youville est celle avec la plus grande proportion (87,7 %) de milieux naturels et agricoles aux abords de l'autoroute 30 (zone agricole, bois et corridors forestiers métropolitains et milieux humides confondus).

Carte 5. Zone agricole et milieux naturels (bois et corridors forestiers métropolitains et milieux humides) de la Rive-Sud du Grand Montréal



Sources : Bois et corridors forestiers métropolitains et milieux humides tels qu'identifiés à l'objectif 3.1 du PMAD.

4. BRÈVE ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE PÔLES LOGISTIQUES DANS L'AXE DE L'AUTOROUTE 30

Le tableau ci-dessous présente les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces (FFOM) pour le développement de la plaque tournante des marchandises du Grand Montréal, plus précisément par le développement de pôles logistiques dans l'axe de l'autoroute 30.

Le récent parachèvement de l'autoroute 30, la disponibilité de 1 267 ha d'espaces industriels vacants sur la Rive-Sud du Grand Montréal, la présence d'une grappe industrielle spécialisée dans la logistique des transport (CargoM) et la *Stratégie de mise en valeur des espaces industriels* adoptée par le comité exécutif de la Communauté le 10 octobre dernier sont tous des éléments favorisant la planification cohérente. Intégrés à une vision commune du développement durable du corridor de l'autoroute 30, ils contribueront à renforcer et même à accroître le rôle de plaque tournante du Grand Montréal.

En plus de ces forces et ces opportunités, la région fait face à plusieurs défis, notamment la congestion routière qui s'aggravera fort probablement avec les projets de réfection majeure du réseau de même qu'une compétition féroce de la part des autres portes d'accès au marché nord-américain via l'océan Atlantique (Halifax, Boston, New York, Washington, Miami et Savannah).

Tableau 4. Forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) du potentiel de développement de pôles logistiques dans l'axe de l'autoroute 30

	POSITIF	NÉGATIF
INTERNE	**Forces** ▪ Une plaque tournante compétitive en Amérique du Nord (2e EVP et 5e côte Est) ▪ Une offre suffisante de terrains pour accueillir la demande prévue ▪ Présence de grappes industrielles métropolitaines dont une spécialisée dans le secteur du transport et de la logistique (CargoM) ▪ *Stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels* (2013) ▪ Le « modèle Montréal » d'intégration bateau-train unique ▪ Accès aux marchés canadiens et du nord-est américain ▪ Présence du port de Montréal à Contrecœur ▪ Implantation d'un terminal et d'une gare de triage intermodale de CSX à Valleyfield (117 M$/12,5 M$ GQ)	**Faiblesses** ▪ Congestion routière sur l'île de Montréal et sur les ponts entravant l'accès aux infrastructures intermodales (port, aéroport, complexe Taschereau (10e/59 selon l'indice TomTom) ▪ Une capacité d'accueil limitée pour des projets de grande superficie (+ 200 ha) ▪ Absence d'une vision commune de développement de l'autoroute 30
EXTERNE	**Opportunités** ▪ Entre 2011 et 2021, 22 % de la croissance des emplois et 23 % de la croissance démographique du Grand Montréal se concentreront sur la Rive-Sud ▪ Plusieurs projets de logistique des marchandises ▪ Ouverture à moyen terme des installations du port à Contrecœur (2020) ▪ Au moins 5 autres projets de pôle logistique (Les Cèdres, Beauharnois, Roussillon, Saint-Hubert, Boucherville) ▪ Diversification des activités industrielles ▪ Accord de libre-échange avec l'Union européenne	**Menaces** ▪ Réfection majeure du réseau routier au cours des dix prochaines années ▪ Concurrence nord-américaine ▪ Agressivité des états environnants en termes d'attractions d'investissements directs étrangers ▪ Compétitivité des ports de la côte Est des États-Unis

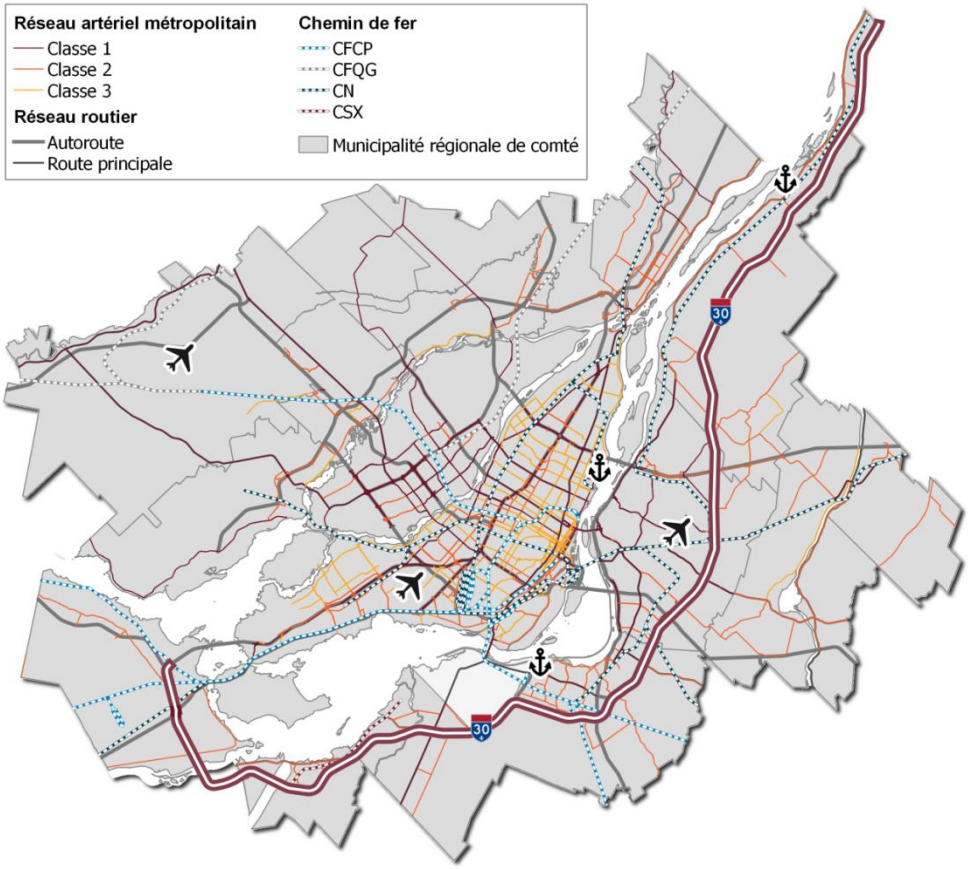
5. CRITÈRES DE LOCALISATION D'UN PÔLE LOGISTIQUE

Le parachèvement de l'autoroute 30 et l'expansion du port de Montréal sur le site de Contrecœur sont autant d'éléments pour consolider et étendre le rôle de plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal. Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) prévoit des critères afin d'encadrer le choix d'un site pour l'implantation d'un pôle logistique.

Adopté par les élus de la Communauté le 8 décembre 2011 et entré en vigueur le 12 mars 2012, le PMAD prévoit au critère 2.3.4 quatre facteurs déterminants dans le choix d'un site pour l'implantation d'un pôle logistique afin de s'assurer de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier) :

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

Carte 6. Infrastructures stratégiques pour l'accueil d'un pôle logistique



Source : Réseau artériel métropolitain tel qu'adopté par le conseil de la Communauté le 13 juin 2013.

Par ailleurs, les entreprises industrielles ont leurs propres critères d'investissement dans des centres de distributions, dont les principaux sont le coût, l'emplacement, le nombre de portes, la hauteur et les facteurs de regroupement. Les critères de localisation, notamment l'accès rapide aux autoroutes, aux ports, aux gares de triage ou aux aéroports, rejoignent les facteurs déterminants de localisation d'un pôle logistique identifiés au critère 2.3.4 du PMAD. Au regard du processus de conformité prévu par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les MRC et les municipalités doivent intégrer ces critères dans leur schéma d'aménagement et leur réglementation d'urbanisme.

Tableau 5. Critères d'investissement en centres de distribution, 2011

Coût	L'investissement dans un nouveau centre de distribution représente un engagement financier important et le marché commercial est très sensible au prix. Le prix au pied carré, les charges d'aménagement et les dépenses d'exploitation de la propriété sont pris en compte par rapport au gain d'efficacité et au rendement de l'investissement attendus des nouvelles installations.
Localisation	Les principaux critères sont la proximité des clients, ainsi que des principaux moyens de transport et pôles intermodaux. En fonction de la ville et du secteur d'activité, cela signifie qu'il faut avoir rapidement accès aux autoroutes, aux frontières, aux ports, aux gares de triage ou aux aéroports. Les économies réalisées grâce à une réduction de la durée des déplacements et aux gains d'efficacité peuvent compenser le prix élevé que suppose l'achat d'un emplacement de choix.
Nombre de portes	Plus de portes permet de réceptionner et d'expédier des marchandises simultanément, ce qui se traduit par des conditions de travail fluides et une productivité accrue. Des palettes à article unique pénètrent dans le centre de distribution pour en ressortir chargées d'articles divers constituant des commandes bien spécifiques.
Hauteur ou hauteur libre du bâtiment	Alors que les centres de distribution étaient habituellement construits avec une hauteur libre variant de 18 à 24 pieds, certains clients recherchent désormais des installations offrant une hauteur libre de 80 pieds. Avec l'augmentation du prix des terrains, le coût marginal d'un bâtiment de grande hauteur est compensé par un espace d'entreposage beaucoup plus grand pour une surface au sol similaire. Toutefois, ces bâtiments en hauteur requièrent un équipement spécialisé, des installations robotiques et un personnel ayant des compétences particulières pour faire fonctionner et réparer le matériel.
Regroupement	Exercer ses activités avec moins d'installations situées à des endroits stratégiques est conforme à la tendance à rationaliser les activités de l'entreprise. En conséquence, certaines entreprises optent pour de grands centres de distribution implantés à des endroits stratégiques qui sont exploités plus efficacement et sont dotés d'un matériel spécialisé et de travailleurs qualifiés pour optimiser leurs activités logistiques.

Source : Industrie Canada (2011). *Innovation et stratégies d'entreprises mondiales*. Traitement : CMM, 2013.

Advenant la venue d'un projet d'envergure qui ne pourrait être localisé à l'intérieur du périmètre urbain, la Communauté considérera, comme inscrit au critère 1.6.2 du PMAD, la demande de modification au périmètre métropolitain dans le contexte de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain tout en la mettant en perspective avec l'offre de terrains dans le secteur visé, avec les contraintes (insertion, techniques et de tenures) ainsi qu'avec l'échéancier du projet de développement motivant la demande de modification[13].

[13] Pour plus de détails, voir le critère 1.6.2 du PMAD reproduit en annexe 2.

PROPOSITION DE LA COMMUNAUTÉ :
STRATÉGIE EN 3 AXES DU DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOROUTE 30

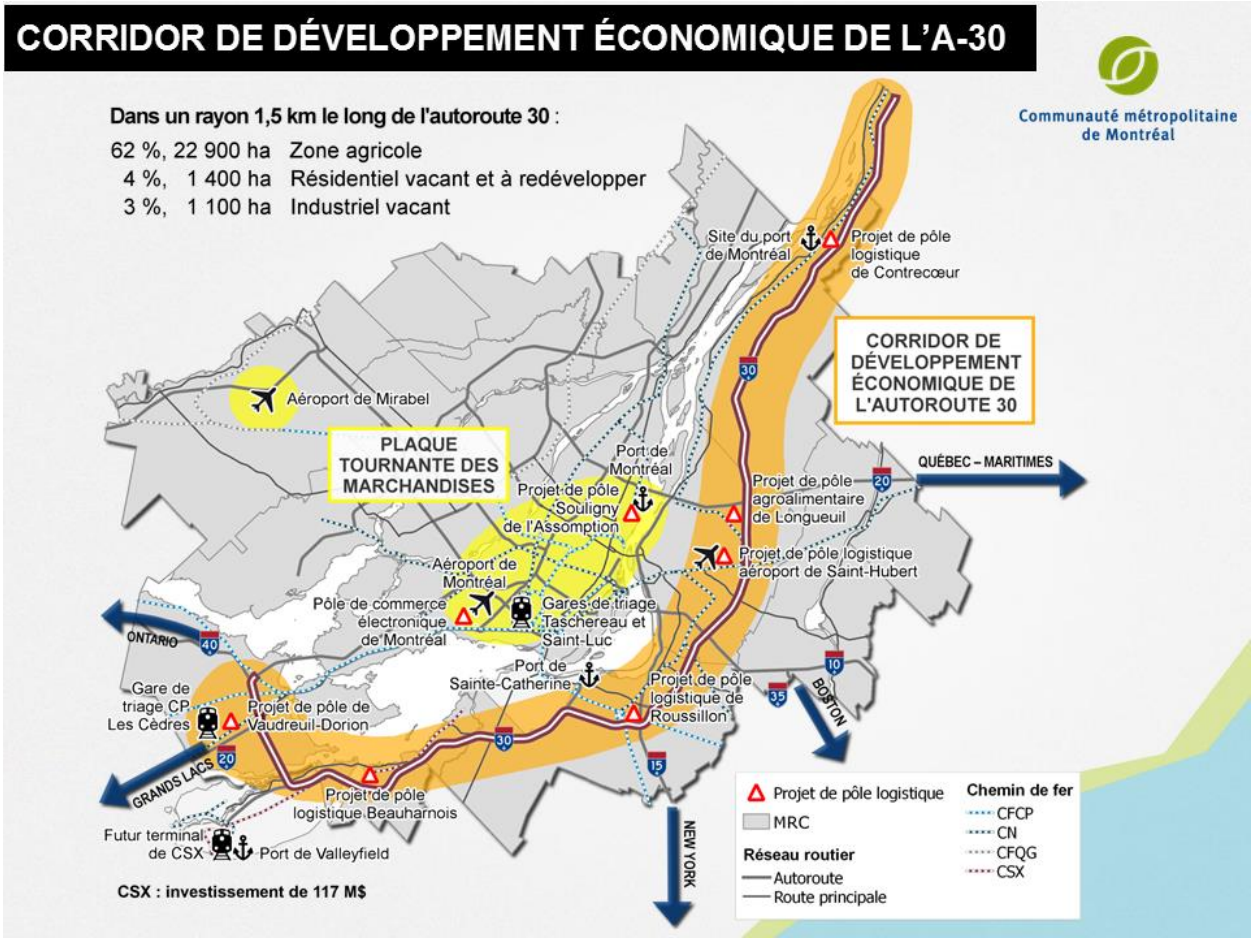
La Communauté considère que le développement économique durable du corridor de l'autoroute 30 doit se faire dans le respect des orientations, des objectifs et des critères du PMAD, tout particulièrement des critères 2.3.4 et 1.6.2. Afin d'assurer un continuum de collaboration entre les acteurs et l'atteinte d'une vision commune du développement de l'autoroute 30, la Communauté propose l'élaboration d'une stratégie en 3 axes : industriel, logistique et mobilité. Pour ce faire, trois mandats seraient confiés aux acteurs directement concernés, tel que prévu dans la *Stratégie de mise en valeur des espaces industriels* adoptée le 10 octobre 2013 par le comité exécutif de la Communauté.

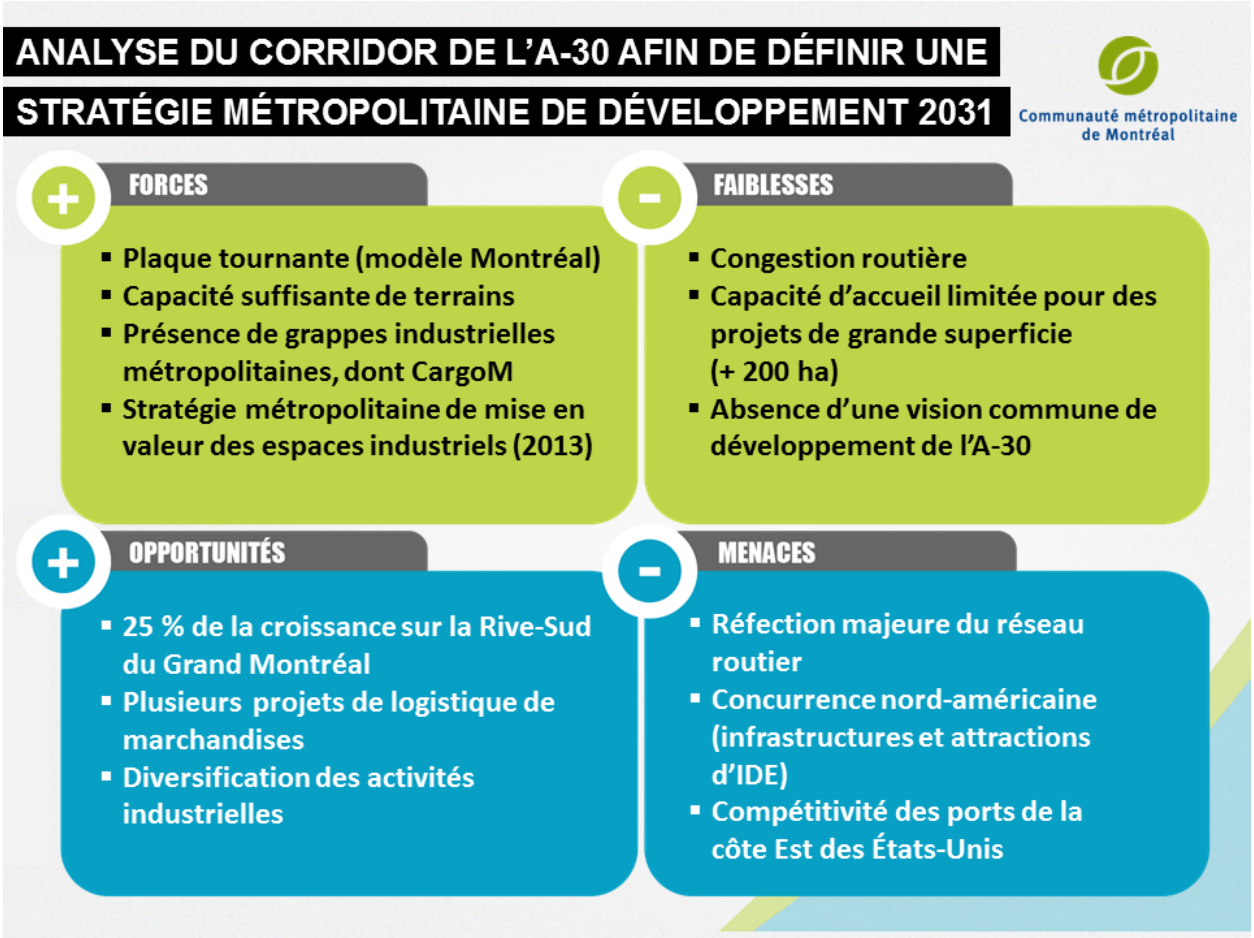
Tableau 6. Stratégie métropolitaine en 3 axes du développement de l'autoroute 30

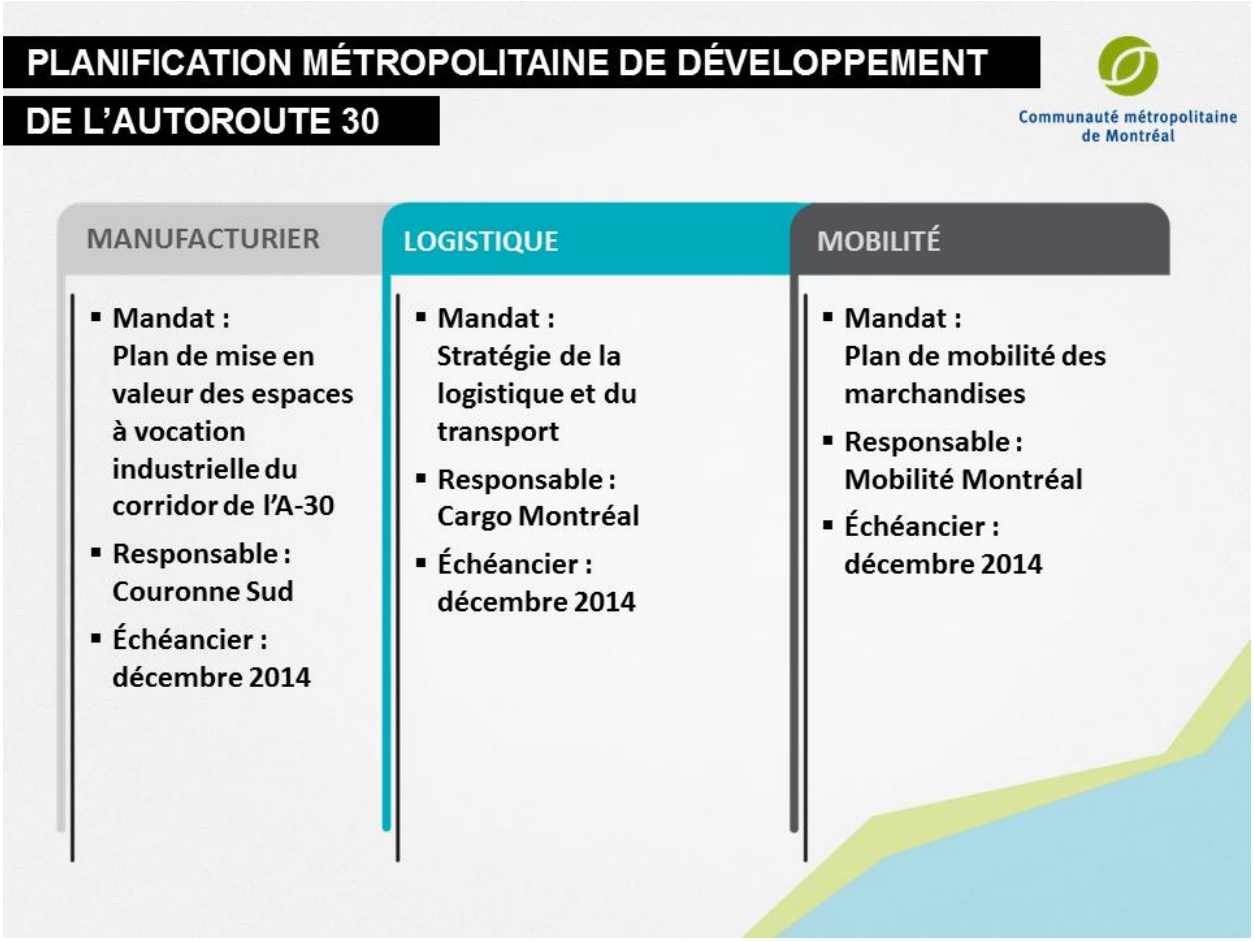
	Mandat	Responsable	Échéancier
Industriel	Plan de mise en valeur des espaces à vocation industrielle du corridor de l'autoroute 30	Agglomération de Longueuil et couronne Sud	Décembre 2014
Logistique	Stratégie de la logistique et du transport	Cargo Montréal	Décembre 2014
Mobilité	Plan de mobilité des marchandises	Mobilité Montréal	Décembre 2014

Ces 3 axes sont inspirés du plan d'action pour la mise en œuvre de la *Stratégie de mise en valeur des espaces industriels* et doivent faire l'objet d'une approbation par les instances décisionnelles de la Communauté.

ANNEXE 1 – PRÉSENTATION DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA COMMUNAUTÉ


CORRIDOR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'A-30
Communauté métropolitaine de Montréal
Dans un rayon 1,5 km le long de l'autoroute 30 :
62 %, 22 900 ha Zone agricole
4 %, 1 400 ha Résidentiel vacant et à redévelopper
3 %, 1 100 ha Industriel vacant
Site du port de Montréal
Projet de pôle logistique de Contrecœur
CORRIDOR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'AUTOROUTE 30
Aéroport de Mirabel
PLAQUE TOURNANTE DES MARCHANDISES
Port de Montréal
Projet de pôle Souligny de l'Assomption
Projet de pôle agroalimentaire de Longueuil
QUÉBEC – MARITIMES
Projet de pôle logistique aéroport de Saint-Hubert
Aéroport de Montréal
Pôle de commerce électronique de Montréal
Gares de triage Taschereau et Saint-Luc
ONTARIO
Port de Sainte-Catherine
Projet de pôle logistique de Roussillon
BOSTON
Gare de triage CP Les Cèdres
Projet de pôle de Vaudreuil-Dorion
GRANDS LACS
Projet de pôle logistique Beauharnois
Futur terminal de CSX
Port de Valleyfield
NEW YORK
CSX : investissement de 117 M$
Projet de pôle logistique
MRC
Réseau routier
Autoroute
Route principale
Chemin de fer
CFCP
CN
CFQG
CSX


ANALYSE DU CORRIDOR DE L'A-30 AFIN DE DÉFINIR UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE DE DÉVELOPPEMENT 2031
Communauté métropolitaine de Montréal
FORCES
Plaque tournante (modèle Montréal)
Capacité suffisante de terrains
Présence de grappes industrielles métropolitaines, dont CargoM
Stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels (2013)
FAIBLESSES
Congestion routière
Capacité d'accueil limitée pour des projets de grande superficie (+ 200 ha)
Absence d'une vision commune de développement de l'A-30
OPPORTUNITÉS
25 % de la croissance sur la Rive-Sud du Grand Montréal
Plusieurs projets de logistique de marchandises
Diversification des activités industrielles
MENACES
Réfection majeure du réseau routier
Concurrence nord-américaine (infrastructures et attractions d'IDE)
Compétitivité des ports de la côte Est des États-Unis


PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE DE DÉVELOPPEMENT
DE L'AUTOROUTE 30
Communauté métropolitaine de Montréal
MANUFACTURIER
Mandat : Plan de mise en valeur des espaces à vocation industrielle du corridor de l'A-30
Responsable : Couronne Sud
Échéancier : décembre 2014
LOGISTIQUE
Mandat : Stratégie de la logistique et du transport
Responsable : Cargo Montréal
Échéancier : décembre 2014
MOBILITÉ
Mandat : Plan de mobilité des marchandises
Responsable : Mobilité Montréal
Échéancier : décembre 2014

ANNEXE 2 – CRITÈRE 1.6.2 DU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

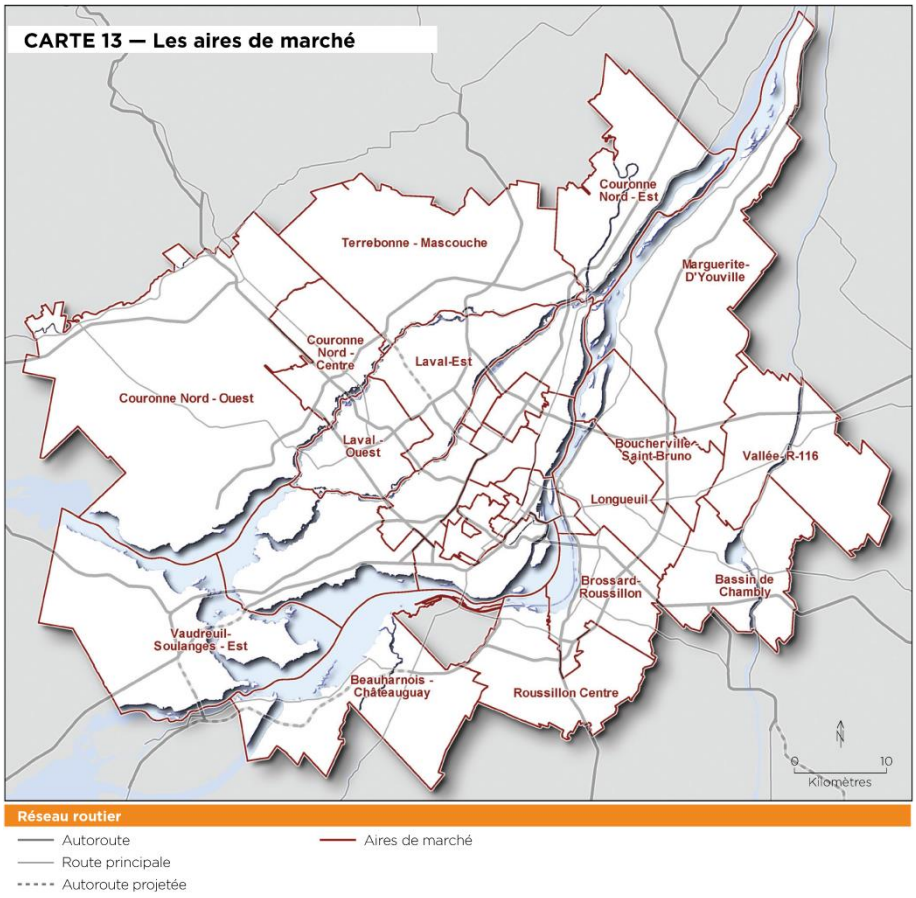
Modifications au périmètre métropolitain

Le périmètre métropolitain, identifié à la carte 12, pourrait être modifié pour :

- appuyer la réalisation de projets situés dans les aires TOD identifiées au critère 1.1.1;
- répondre aux **besoins particuliers en espaces résidentiels, institutionnels et économiques** exprimés par une municipalité régionale de comté ou une agglomération.

Pour les besoins en espaces résidentiels, la Communauté considérera la demande de modification au périmètre métropolitain dans le contexte de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain tout en la mettant en perspective avec l'offre de terrains dans l'aire de marché du territoire visé.

Les aires de marché qui seront utilisées pour cette analyse sont présentées à la carte 13. Ces aires de marché ont été définies par la Chambre immobilière du Grand Montréal. Des ajustements ont été apportés pour assurer la correspondance avec le territoire de la CMM. Les aires de marché sont délimitées en tenant compte des critères suivants : marché, prix, typologie des propriétés, âge des propriétés, bassin des transactions, contiguïté territoriale.



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

Pour être recevable par la Communauté, une demande de modification au périmètre métropolitain doit être précédée :

- des modifications au schéma d'aménagement et de développement et, par voie de concordance au schéma, des modifications aux plans et aux règlements d'urbanisme qui assurent la conformité de ces outils au PMAD en vigueur;
- d'un outil régional de développement et de mise en valeur de la zone agricole de la MRC visée.

La demande de modification du périmètre métropolitain sera analysée sur la base d'un document de présentation fourni par la MRC ou l'agglomération. Ce document doit permettre à la Communauté d'analyser la demande sur la base des critères suivants :

- la contribution du projet de développement au respect et à l'atteinte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD dont, notamment :
  - les seuils minimaux de densité prévus aux critères 1.1.2 et 1.2.1;
  - la localisation à proximité des équipements de transport en commun, actuels et prévus, de grande capacité et de capacité intermédiaire, tels qu'identifiés au critère 2.1.1;
  - l'accessibilité aux infrastructures de transport routier existantes ou projetées telles qu'identifiées au critère 2.3.1;
  - la préservation des milieux naturels, bâtis et des paysages tels que définis à l'orientation 3;
- la continuité avec les zones urbaines existantes qui disposent déjà des infrastructures et des équipements urbains;
- l'impact du projet de développement sur les équipements et les infrastructures (réseau routier, transport en commun, aqueducs, égouts, usines d'épuration et de traitement des eaux usées, etc.);
- le marché visé par le projet de développement sur le territoire faisant l'objet de la demande;
- les effets induits du projet de développement sur les autres activités urbaines;
- la recherche de sites de moindre impact sur l'agriculture lorsque la demande vise le territoire agricole.

Pour les demandes de modification visant les projets à vocation économique et institutionnelle, la Communauté prendra aussi en considération :

- la nécessité d'agrandissement d'une entreprise ou d'une institution existante;
- la nécessité qu'une nouvelle entreprise ou une nouvelle institution soit localisée près d'autres entreprises ou institutions existantes;
- la nécessité de disposer de terrains de grandes superficies;
- la nécessité d'établir des services et des équipements gouvernementaux afin de répondre aux besoins de la population.

Pour les demandes concernant les milieux ruraux, la Communauté prendra en considération la problématique du maintien de la population et des services au sein de ces milieux.

Les modifications au périmètre métropolitain nécessaires pour permettre les interventions municipales ponctuelles requises pour assurer, notamment, le bon fonctionnement du réseau d'approvisionnement en eau potable, le bon fonctionnement du réseau d'assainissement des eaux usées, la gestion des neiges usées ou le bouclage d'une rue devront être soumises à la Communauté qui pourra les soustraire des exigences prévues au critère 1.6.2 dans la mesure où l'échéancier de l'intervention l'exige.

ANNEXE 3 – PLAN D'ACTION POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA *STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR DES ESPACES INDUSTRIELS*[14]

Actions	Responsables	Échéancier	Budget	Partenaires[15]
Déposer un plan d'affaires pour la création du comité de veille et de mise en marché des espaces industriels	Communauté	Juin 2014	- $	Comité de pilotage de la stratégie de mise en valeur des espaces industriels
Tenir un forum de discussion sur la stratégie manufacturière de la région métropolitaine de Montréal (à la suite du dépôt de la politique industrielle du Québec)	Communauté, Manufacturiers et exportateurs du Québec	Juin 2014	50 000 $	Invitation générale aux acteurs du secteur manufacturier
Coordonner la mise en place de la base de données des espaces industriels, en collaboration avec les organismes locaux de développement	Communauté	Décembre 2014	100 000 $	Comité de veille et de mise en marché des espaces industriels
Élaborer une stratégie manufacturière de la région métropolitaine de Montréal	Communauté, Manufacturiers et exportateurs du Québec	Décembre 2014	200 000 $	CLD et villes, grappes industrielles, MI, MFE, MAMROT
Élaborer une stratégie métropolitaine de la logistique et du transport (incluant les pôles logistiques)	Communauté, ministère du Conseil exécutif	Juin 2014	200 000 $ (cofinancé)	MRC, CLD et villes, grappe logistique et transport, MFE
Proposer la création d'un programme provincial d'incitatifs à l'investissement direct étranger	Communauté, Montréal International (MI)	Décembre 2014	- $	Comité de veille et de mise en marché des espaces industriels
Émettre des propositions législatives afin d'assurer la pérennité des espaces industriels dans le cadre d'une politique de développement durable	Communauté	Avril 2015	- $	Comité de veille et de mise en marché des espaces industriels
Participer à la négociation d'un nouveau programme de type ClimatSol à la Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement	Communauté	Avril 2014	- $	TQMMAD

[14] La *Stratégie de mise en valeur des espaces industriels* et son plan d'action ont été adoptés par le comité exécutif de la Communauté le 10 octobre 2013.

[15] La stratégie en 3 axes (industriel, logistique et mobilité) proposée par la Communauté au tableau 6 du présent document, identifie des responsables directement liés au développement de l'autoroute 30. À ceux-ci pourraient se joindre les partenaires identifiés au plan d'action de la *Stratégie de mise en valeur des espaces industriels* qui travailleraient en appui à la réalisation des mandats associés aux 3 axes.