



# VAUDREUIL-SOULANGES CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT



Pour  
**l'aménagement  
et le développement**  
à Vaudreuil-Soulanges  
d'un pôle logistique exemplaire  
au sein d'une région-modèle

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

Sous la pression du commerce mondial en croissance accélérée, les entreprises n'ont plus le choix : la coordination des flux de marchandises devient un facteur central de productivité et de compétitivité.

Plus de 85 % des échanges commerciaux du Québec avec l'Amérique du Nord transitent en Montérégie et la majorité des marchandises en circulation passent obligatoirement au cœur du territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Ce positionnement stratégique confère à notre région une vocation logistique incontournable.

La grande région métropolitaine, levier fondamental de l'économie du Québec, doit se doter d'un parc logistique d'envergure mondiale pour maintenir l'avantage naturel du Grand Montréal en transport et en logistique. Le PDE (Plan de développement économique 2010-2015) de la CMM a d'ailleurs ciblé la logistique avancée comme une grappe à développer sur son territoire. Le PPMAD identifie des facteurs à considérer pour localiser les parcs logistiques et Vaudreuil-Soulanges dispose de tous les avantages requis. Le MDEIE a déjà commandé des études qui reconnaissent plusieurs avantages indéniables de notre région pour installer un tel parc. Les élus de la MRC ont adopté à l'unanimité le 8 juin 2011 une résolution demandant au MDEIE de faire les démarches nécessaires pour implanter le plus rapidement possible le pôle québécois d'excellence en logistique avancée dans Vaudreuil-Soulanges. (voir Annexe 1)

Cette localisation va dans le sens des grandes orientations du PPMAD : utilisation maximale des infrastructures existantes et préservation des milieux de vie par une circulation optimisée des marchandises afin d'éviter aux camions d'engorger les artères urbaines centrales de l'île de Montréal.

La MRC et le CLD de Vaudreuil-Soulanges veulent contribuer au développement harmonieux et prospère de la CMM en assumant la mission économique naturelle de notre territoire en matière de transport et de logistique avancée.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. TRANSPORT ET LOGISTIQUE</b>	
<b>LA VOCATION NATURELLE DU TERRITOIRE DE VAUDREUIL-SOULANGES</b> .....	4
1.1 Les entreprises de transport et de logistique agissent .....	4
1.2 La logistique à valeur ajoutée .....	5
1.3 L'émergence des ports intérieurs .....	6
1.4 Les études du MDEIE.....	9
1.5 Le Plan de développement économique 2010 – 2015 de la CMM .....	9
1.6 Travailler en synergie avec le Port de Montréal .....	10
1.7 Mettre en valeur notre avantage géographique naturel au bénéfice de la région métropolitaine .....	10
<b>2. L'URGENCE DE CONFIRMER LA VOCATION LOGISTIQUE ET D'Y INVESTIR</b> .....	12
2.1 La politique fédérale des portes et corridors de commerce.....	12
2.2 Le corridor de commerce Ontario-Québec.....	14
<b>3. UNE MRC PRÊTE À ASSUMER SA VOCATION MÉTROPOLITAINE</b> .....	17
3.1 Les critères de localisation des parcs logistiques.....	17
3.2 Les conditions de succès .....	19
3.2.1 L'emphase sur le développement durable en faisant du parc logistique un éco-parc vert .....	19
3.2.2 Un modèle de gouvernance basé sur une corporation publique régionale.....	20
3.2.3 Contracter une alliance avec le milieu agricole .....	20
<b>CONCLUSION</b> .....	22
<b>ANNEXE 1</b> .....	23

# 1. TRANSPORT ET LOGISTIQUE : LA VOCATION NATURELLE DU TERRITOIRE DE VAUDREUIL-SOULANGES

**Le commerce international est vital pour l'économie de la métropole et de tout le Québec. Plus de 85 % des échanges commerciaux du Québec avec l'Amérique du Nord transitent sur le territoire de la Montérégie et Vaudreuil-Soulanges est un passage obligé majeur pour la majorité des marchandises en circulation. Le commerce efficace requiert des infrastructures modernes associées à des fonctions avancées de soutien et d'aiguillage. Pour les entreprises, la logistique est un facteur de compétitivité qui permet d'accroître leur productivité dans un monde hautement concurrentiel. Le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges s'avère un endroit de prédilection au Québec pour implanter un pôle d'excellence en logistique avancée.**

L'emplacement géographique d'un territoire est souvent à l'origine de son développement. Lieu d'arrêt forcé pour la navigation, les rapides de Lachine obligeaient le transbordement des marchandises et des personnes vers des embarcations plus petites et, plus tard, vers des trains et des camions. Cela est au cœur de la création et de la vocation même de Montréal.

Depuis l'avènement du transport routier, les principaux axes routiers (A-20 et A-40) développés pour faciliter le transport des marchandises par camion entre l'est et l'ouest du Canada, traversent Vaudreuil-Soulanges. Il en va de même depuis quatre siècles, où tous les moyens mis en place pour favoriser le commerce maritime entre l'intérieur du continent et l'Europe par la voie océanique sont sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges ou à proximité (telle la Voie maritime du Saint-Laurent). De plus, les deux réseaux nationaux de chemins de fer du Canada, le CN et le CP, traversent le territoire de la MRC. Le réseau du CP relaie l'activité économie québécoise aux ports du Pacifique par où transitent nos importations et exportations avec l'Asie, alors que le CN nous relie principalement aux riches et grands marchés du *Midwest* américain et du Mexique, tout comme CSX Rail. Il faut aussi noter la présence des gazoducs de Trans-Canada Pipelines, d'Enbridge et de TransNorthern Pipeline. Bref, l'essentiel de tout ce qui est échangé entre l'est et l'ouest transite sur notre territoire.

## 1.1 Les entreprises de transport et de logistique agissent

Les grandes entreprises de transport et de logistique, au fait des flux de marchandises à l'échelle mondiale, ont bien saisi l'évolution des tendances mondiales en la matière. Elles s'établissent là où elles savent que les perspectives de croissance sont les meilleures.

Bien que Vaudreuil-Soulanges attende toujours sa part d'investissements en infrastructure dans le projet pour renforcer sa vocation comme Porte continentale, les décideurs de l'industrie s'installent sur notre territoire. Le mouvement est très perceptible : des entreprises de transport

de la région montréalaise choisissent de se relocaliser dans Vaudreuil-Soulanges alors que plusieurs grandes entreprises internationales de distribution, de transport et de logistique viennent s’y établir.

Le Canadien Pacifique a choisi la municipalité Les Cèdres pour construire un complexe intermodal d’une superficie de 300 hectares. Ces installations serviront de plaque tournante pour les marchandises en provenance de la zone pacifique (via les ports de la Côte Ouest) ou à destination de l’Europe (via les ports de Montréal et Halifax) et de toutes les destinations nord-américaines. On estime à 550 000 le nombre annuel de conteneurs qui y transiteront en provenance de la Chine.

Ce centre de transbordement alimentera des grands distributeurs comme Canadian Tire, associé à Genco, deuxième fournisseur de logistique avancée (3PL) en Amérique du Nord. Genco gère à Coteau-du-Lac le centre de distribution de Canadian Tire le plus important au Canada. C’est de cette municipalité de Vaudreuil-Soulanges, que les camions de distribution partent en direction des 350 magasins de cette chaîne dans l’est de l’Ontario, au Québec et dans les provinces maritimes. À Coteau-du-Lac, l’entrepôt de 1,5 million de pieds carrés est doté de 204 portes; il a la capacité de recevoir 25 000 conteneurs et plus de 1 200 camions par semaine.

Déjà plus de 40 entreprises de transport, d’entretien et d’entreposage (camionnage en vrac solide et liquide, moyennes et longues distances) sont établies sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges. Groupe Hélicoptères Canadiens, seule flotte à disposer d’un réseau de transport pancanadien, a créé son siège social à la municipalité Les Cèdres il y a 60 ans : cette entreprise nationale fait désormais figure de pionnière.

Au cours des cinq dernières années, des partenaires majeurs en logistique tels PIVAL international (logistique 3PL en entreposage, distribution, et transport), C.A.T. (transport entre le Canada, les États-Unis et le Mexique), XTL Logistics (services de valeur ajoutée à la chaîne d’approvisionnement), ERB (transport et distribution de produits spécialisés) se sont installés dans notre région. Toutes ces entreprises forment une masse critique structurante pour constituer une grappe de logistique avancée sur notre territoire.

## 1.2 La logistique à valeur ajoutée

Les transformations de l’économie mondiale entraînent la création d’un nouveau secteur économique : celui de la logistique à valeur ajoutée. La délocalisation de la production industrielle et sa fragmentation internationale ainsi que la multiplication des zones de libre-échange entraînent une constante augmentation des échanges internationaux. On achemine les matières premières vers les usines, les différentes pièces sont maintenant fabriquées dans plusieurs pays et ensuite expédiées vers un autre lieu d’assemblage. Enfin, les produits finis sont enfin acheminés vers les marchés internationaux pour être distribués aux consommateurs. Ce ballet international

va en s'accélération. De 2007 à 2020, le volume de conteneurs servant au commerce mondial aura ainsi triplé.

Sous la pression du commerce mondial en expansion constante, toute la chaîne de production et d'approvisionnement doit migrer en permanence pour affronter les enjeux de la concurrence. Les entreprises n'ont plus le choix. Plus que jamais, la coordination des flux de marchandises est un facteur prioritaire de productivité et de compétitivité. La gestion de la chaîne logistique est désormais au cœur des décisions d'affaires.

Les chefs d'entreprises manufacturières et les décideurs des compagnies de transport transigent de plus en plus au sein d'un réseau complexe d'échanges et de circuits intermodaux. L'interdépendance des uns et des autres devient la norme. Les nouveaux services de logistique renforcent les responsabilités traditionnelles du transport :

- **Les transporteurs** : aérien, routier, ferroviaire, maritime.
- **Les services de soutien et de maintenance** : manutention, navigation et circulation pour le transport routier, aérien et ferroviaire, transitaires et courtiers en douane.
- **Les services de messagerie** : messagers par transport aérien, terrestre ou mixte et les établissements de collecte et de livraison.

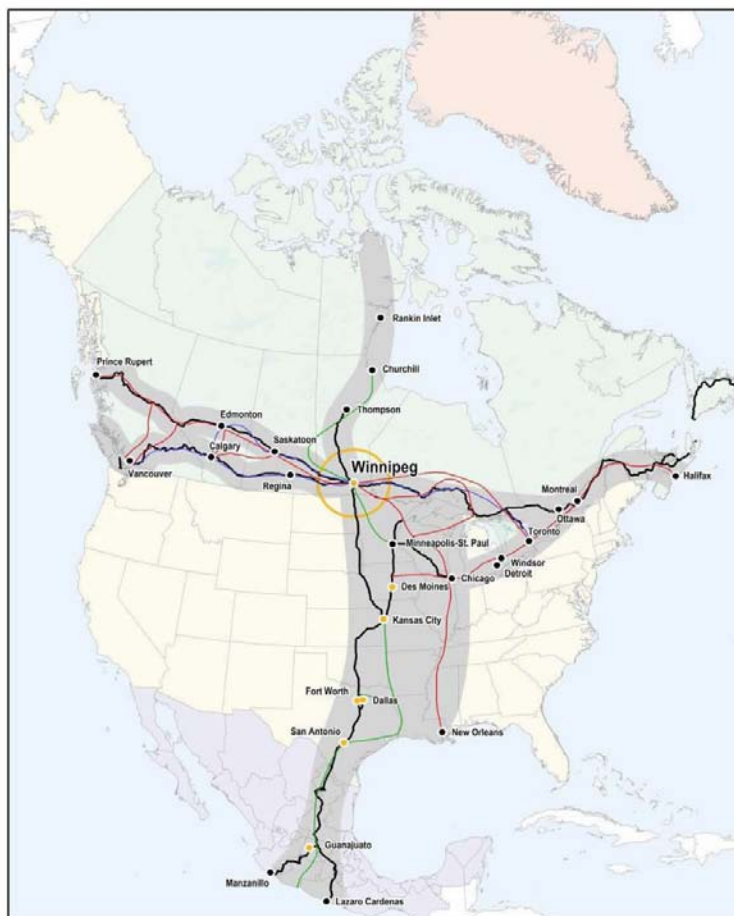
Au cours des 20 dernières années, une véritable industrie de fournisseurs spécialisés en transport et en logistique s'est développée dans le giron des manufacturiers et des distributeurs :

- **Les services d'entreposage reliés à des tiers fournisseurs de services logistiques (*Third Party Logistics Provider* ou **3PL**)** : entreposage congelé, réfrigéré ou sec, étiquetage, rupture de charge, contrôle et gestion des stocks, exécution de commandes, conditionnement, collecte et emballage, marquage et organisation du transport, etc.
- **Les services d'assemblage et de sous-assemblage (**4PL**), de consultation en logistique et prestataires externes ne disposant pas d'éléments d'actifs (**5PL**).**

### 1.3 L'émergence de ports intérieurs

À l'instar de tous les grands secteurs industriels, il se développe une approche écologique où les entreprises misent sur un effet de synergie pour maximiser leur efficacité. On a ainsi vu émerger à des endroits stratégiques sur la planète de véritables «ports intérieurs» tels le *Centerport* de Winnipeg, le *Centerpoint Intermodal Center* de Chicago, ou le *Alliance Global Logistics Hub* situé au Texas, trois exemples des nombreux ports intérieurs qui s'installent sur les continents industrialisés.

## EXEMPLE 1 Winnipeg Inland Port Manitoba / The CentrePort Canada Initiative



Le **CenterPort de Winnipeg** se présente comme un centre intermodal rail-camion avec un aéroport à proximité et un lien ferroviaire avec le port de Churchill, sur la Baie d’Hudson. Le gouvernement fédéral et celui du Manitoba collaborent à la réalisation de ce projet estimé à 460 M\$. Le gouvernement du Canada y a déjà investi 33 millions en plus de désigner provisoirement ce site comme zone franche, la seule au Canada pour l’instant. Le CenterPort se présente d’ailleurs à l’effigie du drapeau canadien sur son site [www.winnipeginlandport.ca/index.html](http://www.winnipeginlandport.ca/index.html), ce qui donne l’impression très nette d’être sur un site du gouvernement fédéral.

## EXEMPLE 2. CenterPoint Intermodal Center, CHICAGO



**Le Centerpoint Intermodal Center de Chicago** se positionne comme *The Largest Master-Planned Inland Port in North America* avec ses 2500 acres, incluant un parc intermodal rail-camion (BNSF) de 770 acres et une capacité de 12 millions de pieds carrés d'espace pour les industries et les entreprises de distribution. Un projet de 1 milliard \$ en investissements, incluant 35 M \$ pour l'alimentation en eau potable et l'assainissement des eaux usées et 125 M \$ pour divers travaux routiers et d'infrastructure.

## EXEMPLE 3. Alliance Global Logistics Hub, TEXAS





**Alliance Global Logistics Hub du Texas** fut l'un des premiers ports intérieurs. Il existe depuis 20 ans. Les entreprises qui s'y établissent sont à une journée de route de 48 millions de personnes et à deux jours de route de 111 millions de consommateurs. Le «Hub» a le statut de zone franche. Il est relié quotidiennement aux ports de la côte ouest par 13 convois ferroviaires et il bénéficie d'un aéroport à vocation industrielle.

## 1.4 Les études du MDEIE

Depuis bientôt cinq ans, le MDEIE a très clairement affirmé l'importance de doter le Québec d'un parc logistique et de situer ce parc en Montérégie. À la demande du MDEIE, le Conseil de la science et de la technologie dans son document intitulé : « *L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises* », fait ressortir la pertinence de construire ce parc sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

## 1.5 Le Plan de développement économique 2010 – 2015 de la CMM

Dans son plan de développement économique 2010-2014 *CAP SUR LE MONDE : pour une région métropolitaine de Montréal compétitive*, la CMM a reconnu la nécessité de structurer sur son territoire une grappe «logistique avancée».

L'Axe 3 de ce Plan (visant à augmenter la capacité d'attraction et de rétention des activités économiques, des entreprises et des personnes) prévoit notamment de « *miser sur les compétences de la CMM en matière de transport terrestre et de planification territoriale intégrée, et de favoriser le développement du Grand Montréal comme plaque continentale de transport* » (texte tiré de la page 7 du résumé du PDE).

L'essentiel de cet axe a pour objectif d'augmenter la capacité d'attirer ou de retenir les entreprises installées et/ou courtisées. Le PDE identifie le transport des marchandises et des personnes comme une composante importante de l'appareil de production et une source de prospérité. On lit entre autres ceci au point 5.3.1 : « *Avec le parachèvement de l'autoroute 30 et le retour en force du rail et du transport maritime, l'opportunité de positionner le Grand Montréal comme plaque tournante des nouveaux réseaux de transport à l'échelle continentale représente un fort potentiel de développement* ».

Il est important de noter que le PDE est muet au chapitre des moyens dans la section 5.3.4 sinon pour un renvoi à la nécessité de « réaliser et coordonner la mise en œuvre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) ». **Nous en déduisons que la CMM estime que c'est à travers le PMAD que doit s'exprimer son soutien à la localisation des grands équipements métropolitains de transport et de logistique.**

## 1.6 Travailler en synergie avec le Port de Montréal

Le Port de Montréal est déjà bien intégré aux réseaux ferroviaires nord-américains. Les conteneurs y sont transbordés des navires aux convois ferroviaires en partance pour l'intérieur du continent et pour la côte ouest, et l'inverse est aussi vrai. Pour compléter l'efficacité du réseau, la nécessité de renforcer la capacité de transbordement entre les trains et les camions s'impose, à l'échelle régionale.

Pour maintenir sa compétitivité, pour compléter et consolider son avantage en transport et en logistique avancée, il est urgent pour la région métropolitaine de se doter d'un parc logistique d'envergure. Une telle infrastructure doit être d'efficacité comparable à celle des plus récentes installations (telles *Alliance Global Logistics Hub* au Texas et *CenterPoint Intermodal Center* de Chicago) situées aux portes d'entrée et aux carrefours stratégiques du super corridor de commerce nord-américain. Or, cette capacité intermodale trains-camions (complexe CP), elle s'incarne avec force sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges qui est bien positionné pour accueillir une infrastructure de logistique avancée. Ce port intérieur Vaudreuil-Soulanges-Montréal serait directement relié au port de Montréal puisque le Canadien Pacifique est déjà l'un des fournisseurs de ces services ferroviaires; de plus, un lien ferroviaire entre le Port et la gare intermodale du CP des Cèdres existe déjà.

## 1.7 Mettre en valeur notre avantage naturel au bénéfice de la région métropolitaine

Les activités entourant le transport, le transbordement des marchandises et les fonctions logistiques à valeur ajoutée constituent une vocation naturelle pour Vaudreuil-Soulanges. La mise en service prochaine de l'A-30 viendra fortement consolider cette réalité. Elle fera de l'actuel tronçon de l'autoroute 540 reliant les autoroutes A-20, A-30 et A-40 le pivot central du transport des marchandises à destination ou en provenance des ports du Pacifique, de l'Atlantique ou du *MidWest* américain vers l'est canadien. Ce sera certainement l'un des principaux points de passage des marchandises pour tout l'est du continent.

En raison de sa localisation géographique unique, le territoire de Vaudreuil-Soulanges est quadrillé de trois autoroutes majeures (A-20, A-30, A-40), de deux voies de chemin de fer (CN et CP), d'un complexe intermodal d'envergure (CP-Les Cèdres), à proximité d'un aéroport international (Montréal-Trudeau), de deux ports (Montréal et Valleyfield) et d'une interconnexion à une voie ferrée desservant principalement les États-Unis (CSX), sans oublier l'accès au gaz naturel et au réseau électrique de haute tension.

Le développement de la logistique avancée à Vaudreuil-Soulanges servira la région métropolitaine à trois niveaux. Le parc logistique sera un atout majeur pour les industries, notamment pour la filière agroalimentaire et la grande distribution mais aussi pour d'autres secteurs en émergence dans la région, tels les produits chimiques et le traitement de l'eau. Il servira aussi de relai pour l'ensemble de l'économie métropolitaine dont il renforcera l'efficacité, facteur important de compétitivité. Il servira aussi de pôle d'excellence, un facteur d'attraction et un moteur de croissance pour les meilleures entreprises du secteur.

L'économie du Grand Montréal doit absolument tirer profit de ce fabuleux potentiel inexploité actuellement. Omettre de le faire serait un véritable gaspillage d'actifs de premier plan pour la CMM et pour tout le Québec.

## 2. L'URGENCE DE CONFIRMER LA VOCATION LOGISTIQUE ET D'Y INVESTIR

**Toutes les analyses le démontrent : l'avantage géographique ne suffit pas. Si l'on n'investit pas pour moderniser les infrastructures de transport en matière de capacité intermodale et si l'on ne planifie pas la création d'un port intérieur de calibre continental, sinon mondial, la région montréalaise verra graduellement s'étioler son avantage en matière de transport et l'ensemble de son économie s'affaiblira. La région montréalaise prend du retard au chapitre des investissements. Elle doit réagir avec vigueur pour réclamer des gouvernements qu'ils agissent. Que l'on parle du concept de Porte continentale propre aux politiques du gouvernement fédéral ou du Corridor de commerce Québec-Ontario, c'est sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges que ces réalités s'incarnent avec le plus de force.**

Les gouvernements du Québec et du Canada ont posé un diagnostic très clair : l'économie de Montréal et du Québec tout entier dépend largement du commerce international. Montréal s'est littéralement construit à partir de sa situation géographique avantageuse qui lui permettait d'acheminer les marchandises provenant de l'Europe à plus de 1 600 kilomètres à l'intérieur du continent et d'exporter aussi les ressources du continent vers l'Europe alors que la Nouvelle-Angleterre et la Côte Est américaine devaient surmonter l'obstacle des Appalaches.

Toutefois, même si la géographie confère des avantages certains, elle ne suffit pas. Sous les intenses pressions du commerce international, les chaînes mondiales d'approvisionnement sont en reconfiguration intensive au sein des modèles de ports intérieurs et de corridors de commerce et les gouvernements investissent massivement pour soutenir ces développements.

En Amérique du Nord, le North America's Corridor Coalition (NASCO) regroupe les villes, les états, les provinces et les entreprises privées dédiées à accroître l'efficacité de l'imposant réseau intermodal d'échanges commerciaux évalué à 1 000 G \$ par année entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Cet organisme soutient activement le développement du grand réseau de ports intérieurs intimement liés à l'efficience logistique de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle continentale. Le CLD de Vaudreuil-Soulanges est le seul CLD du Québec à être membre de cette importante coalition. Nous croyons à la nécessité de participer à ces échanges afin de suivre l'évolution des flux commerciaux internationaux.

### 2.1 La politique fédérale des portes et corridors de commerce

Conscient de l'importance du commerce international pour l'économie du pays, le gouvernement fédéral a adopté en 2009 une politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux

stratégiques du pays. Dans ce document, le gouvernement explique qu'il faut non seulement investir dans des infrastructures de transport mais aussi développer une approche intégrée des réseaux de transport. Cette approche globale vise notamment les infrastructures et la coordination des politiques, des réglementations et des investissements privés avec ceux des gouvernements.

Le document de politique décrit particulièrement l'exemple de la Porte et du Corridor Asie-Pacifique et mentionne qu' « *un nombre restreint d'autres régions sont des cibles possibles pour une approche intégrée de porte et de corridor en fonction de volumes d'échanges internationaux d'importance nationale* ». Il faut toutefois se rendre à la dernière page du document pour trouver mention de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec. Et lorsqu'on regarde où les investissements ont été consentis, il apparaît clairement que l'Ouest domine.

Le gouvernement du Canada, en collaboration avec ses partenaires, a investi plus d'un milliard \$ dans des projets d'infrastructure stratégique faisant partie de L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP).



1. Programme de sûreté des conteneurs au port de Prince Rupert (C-B)	28 M \$
2. Améliorations routières près de Vanderhoof (C.-B.)	1,05 M \$
3. Chemin River, Prince George (C.-B.)	3,5 M \$
4. Élargissement à quatre voies du pont Simon Fraser (C.-B.)	18 M \$
5. Amélioration d'un tronçon de la route 97 près de Prince George (C.-B.)	4,2 M \$

16-26. Projets dans le Lower Mainland (C.-B.)	756,9 M \$
7. Passages étagés, Colombie-Britannique (C.-B.)	7 M \$
8. Accès intermodal entre la route 2 et la 41 <sup>e</sup> avenue, Edmonton (Alberta)	75 M \$
9. Échangeurs d'autoroute et pont sur la South River Crossing (Alberta)	106 M \$
10. Réfection d'un tronçon de la Transcanadienne (Alberta)	8 M \$
11. Élargissement d'un tronçon de la Transcanadienne (Alberta)	267 M \$
12. Passage étagé à la croisée de la voie du CFCP et du canal Western	34,5 M \$
13. Headwaters, Calgary (Alberta)	
14. Projet intermodal dans la région de Regina (Alberta)	27 M \$
15. Échangeur routier et passage étagé, Portage la Prairie (Saskatchewan)	21 M \$
16. Chemin Centreport, Winnipeg (Manitoba)	33,2 M \$
<b>TOTAL</b>	<b>1 390,400 M \$</b>

## 2.2 Le corridor de commerce Ontario-Québec

En 2006, le Québec et l'Ontario ont signé un protocole de coopération «*pour promouvoir le développement et améliorer l'efficacité du corridor de commerce entre l'Ontario et le Québec*» et ce, pour tous les modes de transport.

Un an plus tard, en juillet 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

L'objectif de ce partenariat consiste à «*maintenir et à renforcer le réseau de transport de renommée mondiale de l'Ontario et du Québec afin qu'il demeure un moteur-clé du commerce international et de la croissance économique*».

Deux comités consultatifs ont été créés :

- Le Comité consultatif du secteur privé est formé d'expéditeurs, de transporteurs, de représentants de chambres de commerce ainsi que des membres du Conseil du corridor de commerce Saint-Laurent - Grands Lacs et du *Southern Ontario Gateway Council*.
- Le Comité consultatif du secteur public est composé de représentants de divers départements et organismes fédéraux et ministères provinciaux ayant des mandats rattachés au commerce et au transport.

Ces comités n'ont produit aucun rapport public selon les informations dont on dispose. Le site web de la Porte continentale n'a pratiquement pas été mis à jour depuis 2008-2009. L'évolution très rapide des investissements dans l'Ouest alors qu'ils semblent avoir stagné dans l'Est (bien qu'il y ait eu des projets d'infrastructures) doit inquiéter la CMM.



### L'Ontario et le Québec représentent

71 % du commerce international du Canada (600 G \$)

66 % du commerce international du Canada avec l'Asie et l'Europe (138 G \$)

80 % (en valeur) des exportations vers les États-Unis

65 % du nombre total des camions qui traversent la frontière Canada-États-Unis.

60 % du PIB canadien, avec des filières économiques très intégrées des deux côtés de la frontière (automobile, électronique, agroalimentaire notamment)

Les 4 principaux terminaux intermodaux ferroviaires (Vaughan et Montréal pour le CP; Brampton et Montréal pour le CN)

SOURCE : site web de la Porte continentale : <http://www.portecontinentale.ca/faits.html>

Pour maintenir et, idéalement, pour accroître la compétitivité du Canada, aucun gouvernement fédéral ne peut négliger l'axe Québec-Ontario. Nous constatons pourtant un déséquilibre criant

entre les investissements dans les portes et corridors de commerce de l'Ouest par rapport à l'Est du Canada.

La situation actuelle nous démontre l'importance d'une solide coordination entre l'ensemble des acteurs pour obtenir des gestes concrets. L'Ontario est un partenaire incontournable dans le développement du corridor. En ce qui concerne la Porte continentale elle-même, la grande région métropolitaine de Montréal et le gouvernement du Québec doivent développer un solide front commun autour d'objectifs bien précis pour que le Québec obtienne les développements requis pour maintenir notre position continentale.

Pour renforcer la présence du Québec au sein du grand réseau des chaînes mondiales d'approvisionnement, il est urgent d'investir pour moderniser nos infrastructures de transport et appuyer l'émergence sur notre territoire d'une grappe industrielle de logistique avancée.

La réalité de la géographie et des réseaux de transport maritime, routier et ferroviaire font de Vaudreuil-Soulanges le territoire incontournable pour construire le Port intérieur du Québec, un parc logistique de calibre mondial qui devient chaque jour plus important sinon essentiel à la vitalité de l'économie de l'ensemble du Québec.

Analysé autant sous l'angle de la politique fédérale des portes et des corridors de commerce que sous l'angle du corridor de commerce Ontario-Québec, le territoire de Vaudreuil-Soulanges s'avère un emplacement de premier ordre pour construire la filière de transport-logistique avancée du XXI<sup>e</sup> siècle.



### 3. UNE MRC PRÊTE À ASSUMER SA VOCATION MÉTROPOLITAINE

Les élus de la MRC de Vaudreuil-Soulanges ont adopté à l'unanimité une résolution demandant au MDEIE de concrétiser sur leur territoire le créneau d'excellence en logistique. Ils souhaitent aussi collaborer à la mise en place de la grappe Logistique avancée préconisée par la CMM. La réflexion est fort avancée sur les conditions qui feraient du Parc logistique Vaudreuil-Soulanges-Montréal un succès dont bénéficieraient autant la population de la MRC de Vaudreuil-Soulanges que l'ensemble de la population métropolitaine.

#### 3.1 Les critères de localisation des parcs logistiques

Cette volonté très clairement affirmée de la MRC de Vaudreuil-Soulanges cadre parfaitement avec l'objectif 2.3 du PPMAD : *optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises*. Elle cadre tout aussi parfaitement avec les critères de localisation des parcs logistiques identifiés au point 2.3.3 du PPMAD (page 109) :

Le PMAD invite les MRC à considérer les facteurs de localisation suivants dans le choix des parcs logistiques :

- Site bénéficiant d'un accès direct au réseau routier métropolitain comme défini au critère 2.3.1;

Les camions circulant dans Vaudreuil-Soulanges sur les autoroutes 20, 30 et 40 ont un accès direct et rapide à toute la région métropolitaine. Tel que mentionné précédemment, l'axe formé par les 5 kilomètres de l'actuelle 540 qui relie les trois autoroutes sera l'épicentre du transport routier non seulement pour le Québec mais pour tout l'Est du continent englobant l'est ontarien jusqu'aux extrémités de Terre-Neuve et du Nord du Québec jusqu'au *Midwest* américain et au-delà.

Sur le plan métropolitain, la localisation de Vaudreuil-Soulanges offre des avantages uniques, étant au confluent de tous les réseaux de rails et de routes, en lien ferroviaire direct avec le Port de Montréal, à 30 minutes de l'Aéroport international Montréal-Trudeau et du Port de Valleyfield et à moins d'une heure de tous les points du territoire de la CMM. Toutes les activités de manutention, de transfert, de traitement ou de conditionnement des marchandises peuvent y être centralisées pour désencombrer le réseau routier de l'île de Montréal. Le trafic de transit pourra utiliser bientôt la voie de contournement qu'est l'A-30, ce qui allégera considérablement l'engorgement des voies métropolitaines centrales et des ponts de la rive Sud.

Ce dernier point mérite qu'on s'y attarde. Le PPMAD accorde une grande importance à la qualité du milieu de vie et au bien-être des populations. À raison, la CMM est préoccupée de l'état de ses infrastructures, notamment des ponts reliant l'île à la Rive-Sud autant que de l'engorgement du boulevard Métropolitain et des autoroutes Décarie et Ville-Marie. Ces irritants chroniques dictent une évidence : il faut tout mettre en œuvre pour atténuer la pression sur ces infrastructures stratégiques en évitant tout trafic non essentiel sur l'île de Montréal. D'où l'extrême importance de situer hors de l'île de Montréal toutes les fonctions logistiques qui peuvent l'être et de les regrouper géographiquement au bénéfice de gains de productivité et de création de richesse pour l'ensemble de l'économie du Grand Montréal, principal levier de l'économie du Québec.

Le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges est le seul endroit de la région métropolitaine qui réunit l'ensemble des conditions requises pour assurer non seulement la viabilité, mais aussi la croissance vigoureuse de l'industrie des transports et de la logistique. Pour ces raisons, les promoteurs, développeurs et distributeurs vont inévitablement exercer une forte pression sur la région. Il est d'autant plus important de planifier l'aménagement avec le souci d'un développement harmonieux des milieux de vie des populations tout en diminuant les pertes de productivité et de compétitivité liées à l'encombrement routier des infrastructures urbaines centrales.

- Site ayant un [accès direct au réseau ferroviaire](#) (voir la carte Chemins de fer, ports et aéroports);

La présence des lignes du CN et du CP et du Complexe intermodal du CP, ainsi que les liens ferroviaires reliant cette gare intermodale au Port de Montréal et à l'épicentre du réseau continental de transport routier, offrent une combinaison unique d'avantages.

Ces lignes ferroviaires sont en place, elles existent, ce qui représente un actif appréciable. En effet, le processus d'implantation d'une nouvelle ligne ferroviaire implique de longues et coûteuses négociations avec un grand nombre de propriétaires en plus d'un long processus d'audiences pour évaluer les impacts environnementaux et sociaux. Tout récemment, la construction du pipeline entre Lévis et Montréal, ou l'implantation de la mine Osisko à Malartic, ont demandé cinq ans d'études, de négociations, de travaux de toutes sortes, d'audiences publiques. Et encore, à ces délais, il faudra ajouter ceux de la construction.

Des investissements massifs ont été ou seront réalisés dans d'autres régions déjà prêtes à accueillir le trafic qui passe actuellement par Montréal. En raison du grand retard accumulé par notre région métropolitaine, l'économie de Montréal ne peut se

permettre d'autres délais. C'est maintenant qu'il faut décider de construire pour tout le Québec un parc logistique d'envergure nord-américaine, à l'endroit possédant le plus d'avantages pour accroître la productivité et la compétitivité de toute la région du Grand Montréal.

- Site **permettant d'aménager une zone tampon** afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site (ex. : bruit, matières dangereuses, etc.).

La MRC de Vaudreuil-Soulanges est encore faiblement urbanisée et il est tout-à-fait possible d'y aménager à proximité immédiate des autoroutes et des voies ferroviaires un parc logistique de très grande envergure doté de zones tampon qui l'isolent définitivement des zones résidentielles ou institutionnelles. Cela est essentiel car les entreprises s'installent seulement sur des sites offrant la garantie de ne pas subir de pressions plus tard en raison d'une urbanisation galopante.

Ces zones-tampon pourraient servir à consolider la vocation agricole de notre territoire; par définition, une telle zone agricole interdite au zonage résidentiel contribuera à limiter les impacts occasionnés par les activités du site.

## 3.2 Les conditions de succès

La réflexion sur l'implantation du parc logistique est engagée depuis plusieurs années. De concert avec divers intervenants, notamment le MDEIE qui connaît les besoins du Québec, nous avons identifié quelques conditions de succès.

### 3.2.1 L'emphase sur le développement durable en faisant du parc logistique un éco-parc vert

Les citoyens et les élus de la région savent que le développement durable n'est plus un luxe mais une nécessité. Le progrès économique doit aller de pair avec le respect de l'environnement et la recherche de bien-être pour l'ensemble de la collectivité.

Comme le transport des marchandises est une nécessité réalité et une nécessité de l'économie moderne et un préalable à notre prospérité collective, il faut donc maximiser les conditions favorisant la plus grande efficacité possible du transport des personnes et des marchandises avec un minimum d'impacts sur l'environnement naturel, social et humain. Cette condition sera mieux remplie en localisant le parc logistique sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges que n'importe où ailleurs au Québec :

- Utilisation maximale des infrastructures existantes (routes, voies ferroviaires) sans qu'il soit nécessaire d'en construire de nouvelles;
- Réduction de la congestion routière puisque les camions-remorque n'auront plus nécessairement besoin d'y transiter en utilisant les voies de contournement;
- Emplacement assurant l'économie maximale des distances parcourues par les camions, au confluent exact des voies de transport routier et ferroviaire : réduction de l'émission des gaz à effet de serre;
- Construction de bâtiments LEED chauffés par un réseau central alimenté par la biomasse ou par géothermie, dotés de toits verts (nous revenons plus loin sur ce sujet) et de système de récupération de l'eau de pluie;
- Protection des milieux naturels et de la biodiversité en évitant de construire sur des milieux humides et en construisant exclusivement sur des surfaces qui ne représentent pas une valeur exceptionnelle du point de vue de la biodiversité;
- Préservation des paysages et du couvert forestier;
- Recours à des modes de transport durables pour les travailleurs appelés à se rendre sur le site, par exemple des circuits de transport collectif raccordé à un réseau local de transport vers le parc logistique et le pôle institutionnel;
- Élimination des zones de chaleur propres aux grandes superficies minéralisées en dotant les bâtiments de toits verts et les stationnements d'îlots de verdure.

### 3.2.2 Un modèle de gouvernance basé sur une corporation publique régionale

Afin que le parc logistique devienne et demeure un véritable outil au service de la collectivité et de l'économie métropolitaine, une corporation publique est envisagée pour faire l'acquisition du site. Elle demeurera propriétaire du fond de terre.

Cette corporation publique aurait alors le mandat de développer le parc logistique au regard des stratégies régionales et gouvernementales dans le cadre d'une démarche de développement durable érigée en principe directeur de l'aménagement.

La MRC a sérieusement analysé divers modèles de gouvernance et elle est prête à s'impliquer, voyant dans un tel projet une perspective de développement économique qui s'harmonise à son projet de région-modèle.

### 3.2.3 Contracter une alliance avec le milieu agricole

Le paradoxe de Vaudreuil-Soulanges est d'abriter deux vocations en apparence contradictoires, soit l'agriculture et le transport/logistique. Dilemme typique de la périphérie montréalaise, les terres agricoles étant convoitées pour le développement. Toutefois, comme nous venons de le

voir, l'implantation d'un parc logistique sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges répond à une réelle logique de développement durable du fait qu'il s'agit de localiser cet équipement au service de l'ensemble de la CMM (et même du Québec) au meilleur endroit qui soit pour minimiser son impact sur les infrastructures urbaines et sur la qualité de vie de la population. Cela étant, la volonté des élus de la MRC est de concrétiser un projet qui soit à l'avantage de tous, et au profit du milieu agricole.

Un parc logistique situé en milieu agricole se doit de soutenir au premier chef la filière agroalimentaire, qui est d'ailleurs très dynamique sur notre territoire. Plus de 40 % des camions en transit sur notre territoire transportent déjà de la nourriture destinée en grande partie à la région métropolitaine. Un tel parc permettra d'offrir un vaste éventail d'opportunités pour le développement de services en support au secteur agroalimentaire tels le conditionnement de produits, le tri, l'identification, l'emballage, la palettisation, l'entreposage spécialisé (contrôle de mûrissement et chambre froide), l'entreposage ponctuel, les services de contrôle de la qualité, etc. De tels services à valeur ajoutée tireront avantage de la proximité du pôle de transport où convergent tous les produits bruts et d'où partent tous les produits transformés ou réemballés, après une période d'entreposage.

Le CLD de Vaudreuil-Soulanges analyse ces possibilités depuis plusieurs années : en favorisant les services utiles à la filière agroalimentaire, on favorise les producteurs agricoles et toutes les municipalités à forte composante agricole de la Montérégie. De plus, ce soutien à la filière agroalimentaire favoriserait aussi les ventes hors Québec de produits agricoles québécois.

Le parc logistique lui-même peut devenir une exploitation agricole majeure. L'expérience de culture hydroponique sur les toits le démontre : une serre d'une superficie de 32 000 pieds carrés aménagée sur un toit d'immeuble produit suffisamment de légumes pour nourrir une population de 2 000 personnes. Un parc logistique comporte inévitablement de vastes constructions, entrepôts ou espaces de conditionnement des marchandises. La planification préliminaire du parc logistique Vaudreuil-Soulanges-Montréal indique que la superficie totale des toits plats cultivables pourrait ainsi atteindre à terme 11,5 millions de pieds carrés. De quoi alimenter plus de 680 000 personnes par année! Ce ne sont évidemment pas les industriels du transport qui cultiveront les légumes mais les agriculteurs et les serriculteurs de notre région qui le souhaiteront.

Cette culture sur toits verts produit dix fois plus que l'agriculture conventionnelle, et ce, sans aucune pesticide, herbicide ou fongicide de synthèse. Exclusivement dédiée à la culture maraîchère, la production de fruits et de légumes frais pourrait ainsi combler une grande partie des besoins des consommateurs de la grande région métropolitaine, réduisant considérablement la dépendance des importations agricoles coûteuses au niveau environnemental. De plus, cette production responsable compenserait - et même dépasserait - le volume actuel de production des hectares de terres agricoles qui empièteront sur les terrains destinés à accueillir le parc logistique.

## CONCLUSION

Le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges dispose d'avantages éminemment stratégiques pour l'économie du Grand Montréal et pour celle du Québec tout entier. En raison de sa localisation géographique unique, le territoire de Vaudreuil-Soulanges est quadrillé de trois autoroutes majeures (A-20, A-30 et A-40), de deux voies de chemin de fer (CN et CP), d'un complexe intermodal d'envergure (gare CP-Les Cèdres), à proximité d'un aéroport international (Montréal-Trudeau), de deux ports (Montréal et Valleyfield) et d'une interconnexion à une voie ferrée desservant principalement les États-Unis (CSX). Le MDEIE a d'ailleurs produit plusieurs analyses qui démontrent l'importance sur notre territoire d'une vocation naturelle en logistique.

Il est donc essentiel que l'ensemble des orientations découlant du PPMAD soient alignées sur cette incontournable réalité. Le développement à Vaudreuil-Soulanges de la logistique avancée servira la région métropolitaine à trois niveaux. Le parc logistique sera un atout majeur pour les industries, notamment pour la filière agroalimentaire et la grande distribution mais aussi pour d'autres secteurs en émergence dans la région, tels les produits chimiques et le traitement de l'eau. Il servira aussi de relai pour l'ensemble de l'économie métropolitaine dont il renforcera l'efficacité, facteur important de compétitivité. Il servira aussi de pôle d'excellence, un facteur d'attraction et un moteur de croissance pour les meilleures entreprises du secteur. L'économie du Grand Montréal doit absolument tirer profit de ces avantages en latence actuellement. Omettre de le faire serait un véritable gaspillage d'actifs de premier plan pour la CMM et pour tout le Québec.

Le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges souscrit entièrement à l'objectif de se développer selon les principes de développement durable et responsable. Le CLD témoigne qu'il dispose de l'ensemble des conditions requises pour assurer non seulement la viabilité, mais aussi la croissance vigoureuse de l'industrie des transports et de la logistique, dans le respect et le développement harmonieux des milieux de vie des populations tout en diminuant les pertes de productivité et de compétitivité liées à l'encombrement routier des infrastructures urbaines centrales. Notre territoire souscrit à un développement harmonieux; la vision du CLD consiste à jeter les bases de l'aménagement d'une région-modèle que nous souhaitons devenir d'ici 2031.

Nous souhaitons une collaboration fructueuse et durable avec tous les acteurs de la région métropolitaine intéressés à unir leurs forces respectives pour travailler à consolider les atouts stratégiques dont nous disposons sur notre territoire pour renforcer la logistique, terreau par excellence de compétitivité et de productivité pour toute l'économie du Québec. Nous y croyons et nous demandons à la CMM d'intégrer cette réalité dans la planification des critères appelés à structurer le cadre logistique du 21<sup>e</sup> siècle pour tout le Québec.

En conséquence, nous demandons à la CMM que le PMAD intègre à son objectif **2.3 « Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises »** la reconnaissance claire de l'importance de créer le parc logistique Vaudreuil-Soulanges-Montréal pour le bénéfice de l'économie du Grand Montréal et de celle de l'ensemble du Québec.

# **ANNEXE 1**

Extrait de la résolution numéro CA 11-06-08-05 de la séance ordinaire du comité administratif de la Municipalité Régionale de Comté de Vaudreuil-Soulanges, tenue en la salle du comité administratif à Vaudreuil-Dorion, le 8 juin 2011 à 14 h, sous la présidence de son honneur le préfet, M. Réal Brazeau, à laquelle sont présents les membres suivants :

M. Robert Sauvé, maire de la Ville de Coteau-du-Lac,  
M. Yvan Cardinal, maire de la Ville de Pincourt,  
M. Jean Lalonde, maire de la municipalité de Très-Saint-Rédempteur,  
M. Claude Pilon, maire de la municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac,  
M. Guy Pilon, maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion,  
M. Marc-André Léger, maire de la Ville de L'Île-Cadieux,  
Mme Gaëtane Legault, maire de la municipalité de Saint-Zotique.

Sont également présents messieurs le directeur général et secrétaire-trésorier, Guy-Lin Beaudoin, et le directeur général adjoint, Raymond Malo, ainsi que mesdames la directrice des ressources humaines, de la culture et des communications, Mylène Blais, et la directrice du greffe et du contentieux, Valérie Tremblay.

## **PÔLE LOGISTIQUE : POSITIONNEMENT**

CONSIDÉRANT QUE la région de Vaudreuil-Soulanges est située à quelques minutes (4 km) à l'ouest de Montréal et qu'elle occupe une position géographique stratégique qui en fait un passage obligé reliant l'est et l'ouest du Canada;

CONSIDÉRANT QUE la région de Vaudreuil-Soulanges est la principale porte d'entrée pour les personnes et les marchandises en provenance de l'ouest, tout comme la route d'exportation pour les marchandises et le déplacement des personnes du Québec et de l'Est canadien;

CONSIDÉRANT QUE 85 % des échanges commerciaux par voies terrestres du Québec avec le reste de l'Amérique du Nord transitent par Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT QUE les plus grands partenaires économiques du Québec sont l'Ontario et la Nouvelle-Angleterre;

CONSIDÉRANT QUE l'arrivée de l'autoroute 30 constitue une importante voie de contournement pour la région de Montréal et que sa jonction avec l'autoroute 20 et 40 permet un accès facile pour joindre les principaux partenaires d'affaires en Ontario et aux États-Unis;

CONSIDÉRANT QUE la région est desservie par deux sociétés nationales ferroviaires majeures soit le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) menant aux grands centres économiques de l'Amérique du Nord (est-ouest et nord-sud), incluant une connexion avec CSX;

CONSIDÉRANT QUE le port de Montréal, qui est la première zone portuaire intermodale la plus importante de la côte est du Canada, est situé à seulement 50 kilomètres de la région de Vaudreuil-Soulanges, qu'il est ouvert toute l'année et se trouve à 1 600 kilomètres à l'intérieur du continent sur l'une des plus grandes voies navigables au monde, le fleuve Saint-Laurent;

CONSIDÉRANT QUE le port de Valleyfield est la porte d'accès intermodale des Grands Lacs, situé à 15 kilomètres au sud de Vaudreuil-Soulanges et qu'il est le seul port canadien donnant un accès direct à la voie ferroviaire CSX vers les États-Unis, en plus d'être le 1er port du Québec à utiliser le transport de marchandises par barges à fond plat;

CONSIDÉRANT QUE l'aéroport de Montréal est un leader au Québec en transport industriel, englobant des centres de denrées périssables et des fournisseurs logistiques et qu'il est situé à moins de 25 kilomètres à l'est de Vaudreuil-Soulanges;



CONSIDÉRANT QUE la région a décidé d'une approche proactive avec la création d'un comité sur la porte continentale ayant comme mandat d'étudier et d'analyser le dossier de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec dans le but de créer un pôle logistique sur le territoire;

CONSIDÉRANT QUE des élus de la MRC ont participé à 5 séminaires organisés par l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal portant sur l'organisation du transport logistique dans une perspective de développement économique durable;

CONSIDÉRANT QU'UNE première mission a eu lieu en Europe avec des maires de la MRC et deux représentants de la Communauté métropolitaine de Montréal en juin 2010 afin de voir comment les activités logistiques étaient planifiées dans plusieurs régions européennes et surtout d'avoir un concept intégrateur pour la région de Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT QU'UNE deuxième mission a eu lieu en octobre 2010 pour voir les effets d'un pôle logistique sur les milieux adjacents (de type rural) au milieu récepteur;

CONSIDÉRANT QUE l'organisme PODEL (Pôle de développement et d'excellence en logistique) est composé de membres issus du milieu des affaires (Pival International, CAT Transport, GENCO...), du milieu scolaire (Collège de Valleyfield, Commission scolaire des Trois-Lacs), de représentants du Centre local de développement (CLD) Vaudreuil-Soulanges, du Canadien Pacifique, du Canadien National ainsi que du Port de Valleyfield et qu'il a été créé dans le but de réunir les principaux intervenants pour définir une vision stratégique du développement du transport logistique à valeur ajoutée sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges et créer une zone d'excellence en matière de transport intermodal à valeur ajoutée pour l'est du Canada;

CONSIDÉRANT QUE cet organisme a pour mission de promouvoir le développement du transport logistique à valeur ajoutée sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges et d'identifier, et possiblement, de mettre en place un mode de gouvernance visant la mise en place du pôle en association avec les entreprises du secteur concerné;

CONSIDÉRANT QUE le Centre local de développement Vaudreuil-Soulanges est le seul CLD membre actif de NASCO (North American Super Corridor Association) et qu'il participe à leurs activités depuis 2008;

CONSIDÉRANT QUE la région de Vaudreuil-Soulanges comprend 23 municipalités réparties sur 855 km<sup>2</sup> et que 11 d'entre elles sont des municipalités faisant parties de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), démontrant l'étroite liaison des activités économiques;

CONSIDÉRANT QUE la région dénombrait 133 000 habitants en 2009, une augmentation de près de 20 % en 5 ans;

CONSIDÉRANT QUE la région subit une croissance démographique de 2 % par année, depuis 2006;

CONSIDÉRANT QUE la CMM prévoit que la région de Vaudreuil-Soulanges connaîtra une croissance des ménages de 67 % d'ici 2031;

CONSIDÉRANT QU'environ 75 % de la population de Vaudreuil-Soulanges vit dans une des municipalités incluses dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);

CONSIDÉRANT QU'en 2003, 1 460 181 véhicules traversaient les frontières vers les États-Unis, par les deux postes frontaliers les plus près de la frontière du Québec, en Ontario;

CONSIDÉRANT QUE notre région compte plus de 100 entreprises en transport et en logistique;

CONSIDÉRANT QUE la région possède 1,5 million de mètres carrés d'entrepôts réfrigérés et frigorifiques;

CONSIDÉRANT QUE la région procède actuellement à la révision de son schéma d'aménagement afin d'y prévoir une planification des espaces pour la logistique et le transport ainsi que les autres entreprises de la grappe en transport logistique et que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est en consultation pour le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD);

CONSIDÉRANT QUE la région vise à devenir une région modèle par l'harmonisation de l'utilisation du territoire (sauvegarde des meilleures terres et du couvert forestier), en prévoyant les impacts sur la production agricole et les bassins versants et finalement en valorisant une qualité de vie enviable pour ses résidents;

CONSIDÉRANT QUE le schéma vise un projet de développement du pôle logistique en harmonie avec le secteur agricole;

CONSIDÉRANT QU'on pourra réduire l'impact sur les producteurs agricoles qui désire poursuivre leurs activités en leur proposant une relocalisation;

CONSIDÉRANT QUE les élus entendent faire de la région de Vaudreuil-Soulanges un modèle unique d'occupation du territoire, afin d'optimiser l'utilisation de l'espace, dans une perspective de développement durable et aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire dans le respect du projet du Plan métropolitain;

CONSIDÉRANT l'urgence d'offrir à Investissement Québec et Montréal International un site concurrentiel à ceux des autres provinces canadiennes et des États-Unis sur le corridor de commerce soit un centre intermodal de calibre international;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, puisque de nombreuses entreprises se sont montrées intéressées à s'implanter dans un tel pôle;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, puisque nous sommes en compétition avec la zone logistique ontarienne et que nous sommes sur le point de perdre au profit de Cornwall le projet de logistique du géant américain Target (600 emplois directs, 250 millions d'investissements, des effets indirects et induits nombreux), ce dernier ayant pris des options d'achats sur des terrains à Cornwall, vu l'absence d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, puisqu'un tel pôle permettrait de mettre en place les principes de développement durable du transport vert;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges pour la création de richesse et d'emplois ainsi qu'un positionnement mondial en logistique de notre province;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, puisque des investissements de partenaires majeurs, dont le Canadien Pacifique (CP), sont mis sur la glace, faute d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges puisque ce pôle va permettre la concrétisation des principes d'attractivité et de compétitivité, de même de ceux du développement durable, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal;

CONSIDÉRANT l'urgence pour la collectivité québécoise de prendre sa place et jouer un rôle sur l'échiquier nord-américain, la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges a travaillé sur des modèles de gouvernance et fait produire des avis en ce sens qui fait montre de la capacité de la région de s'engager dans un tel projet. La MRC

s'est également engagée dans de multiples recherches sur les divers types d'opération et la gouvernance d'un tel projet visant le maintien de la propriété publique du foncier, une gestion mixte publique et privée et une opération terrain par un opérateur privé international;

POUR CES MOTIFS,

Il est proposé par monsieur **Jean Lalonde**, appuyé par madame **Gaëtane Legault** et résolu **de demander** au ministre du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Monsieur Gignac, de faire les démarches nécessaires afin que le pôle logistique soit implanté le plus rapidement possible dans Vaudreuil-Soulanges;

**qu'une lettre soit envoyée** au ministre en ce sens avec des renseignements complémentaires reliés au pôle logistique.

Proposition adoptée.

Donné à Vaudreuil-Dorion, le 14 juin 2011



RÉAL BRAZEAU  
Préfet



GUY-LIN-BEAUDOIN  
Directeur général  
et secrétaire-trésorier

Extrait de la résolution numéro CA 11-06-08-05 de la séance ordinaire du comité administratif de la Municipalité Régionale de Comté de Vaudreuil-Soulanges, tenue en la salle du comité administratif à Vaudreuil-Dorion, le 8 juin 2011 à 14 h, sous la présidence de son honneur le préfet, M. Réal Brazeau, à laquelle sont présents les membres suivants :

M. Robert Sauvé, maire de la Ville de Coteau-du-Lac,  
M. Yvan Cardinal, maire de la Ville de Pincourt,  
M. Jean Lalonde, maire de la municipalité de Très-Saint-Rédempteur,  
M. Claude Pilon, maire de la municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac,  
M. Guy Pilon, maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion,  
M. Marc-André Léger, maire de la Ville de L'Île-Cadieux,  
Mme Gaëtane Legault, maire de la municipalité de Saint-Zotique.

Sont également présents messieurs le directeur général et secrétaire-trésorier, Guy-Lin Beaudoin, et le directeur général adjoint, Raymond Malo, ainsi que mesdames la directrice des ressources humaines, de la culture et des communications, Mylène Blais, et la directrice du greffe et du contentieux, Valérie Tremblay.

## **PÔLE LOGISTIQUE : POSITIONNEMENT**

CONSIDÉRANT QUE la région de Vaudreuil-Soulanges est située à quelques minutes (4 km) à l'ouest de Montréal et qu'elle occupe une position géographique stratégique qui en fait un passage obligé reliant l'est et l'ouest du Canada;

CONSIDÉRANT QUE la région de Vaudreuil-Soulanges est la principale porte d'entrée pour les personnes et les marchandises en provenance de l'ouest, tout comme la route d'exportation pour les marchandises et le déplacement des personnes du Québec et de l'Est canadien;

CONSIDÉRANT QUE 85 % des échanges commerciaux par voies terrestres du Québec avec le reste de l'Amérique du Nord transitent par Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT QUE les plus grands partenaires économiques du Québec sont l'Ontario et la Nouvelle-Angleterre;

CONSIDÉRANT QUE l'arrivée de l'autoroute 30 constitue une importante voie de contournement pour la région de Montréal et que sa jonction avec l'autoroute 20 et 40 permet un accès facile pour joindre les principaux partenaires d'affaires en Ontario et aux États-Unis;

CONSIDÉRANT QUE la région est desservie par deux sociétés nationales ferroviaires majeures soit le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) menant aux grands centres économiques de l'Amérique du Nord (est-ouest et nord-sud), incluant une connexion avec CSX;

CONSIDÉRANT QUE le port de Montréal, qui est la première zone portuaire intermodale la plus importante de la côte est du Canada, est situé à seulement 50 kilomètres de la région de Vaudreuil-Soulanges, qu'il est ouvert toute l'année et se trouve à 1 600 kilomètres à l'intérieur du continent sur l'une des plus grandes voies navigables au monde, le fleuve Saint-Laurent;

CONSIDÉRANT QUE le port de Valleyfield est la porte d'accès intermodale des Grands Lacs, situé à 15 kilomètres au sud de Vaudreuil-Soulanges et qu'il est le seul port canadien donnant un accès direct à la voie ferroviaire CSX vers les États-Unis, en plus d'être le 1er port du Québec à utiliser le transport de marchandises par barges à fond plat;

CONSIDÉRANT QUE l'aéroport de Montréal est un leader au Québec en transport industriel, englobant des centres de denrées périssables et des fournisseurs logistiques et qu'il est situé à moins de 25 kilomètres à l'est de Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT QUE la région a décidé d'une approche proactive avec la création d'un comité sur la porte continentale ayant comme mandat d'étudier et d'analyser le dossier de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec dans le but de créer un pôle logistique sur le territoire;

CONSIDÉRANT QUE des élus de la MRC ont participé à 5 séminaires organisés par l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal portant sur l'organisation du transport logistique dans une perspective de développement économique durable;

CONSIDÉRANT QU'UNE première mission a eu lieu en Europe avec des maires de la MRC et deux représentants de la Communauté métropolitaine de Montréal en juin 2010 afin de voir comment les activités logistiques étaient planifiées dans plusieurs régions européennes et surtout d'avoir un concept intégrateur pour la région de Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT QU'UNE deuxième mission a eu lieu en octobre 2010 pour voir les effets d'un pôle logistique sur les milieux adjacents (de type rural) au milieu récepteur;

CONSIDÉRANT QUE l'organisme PODEL (Pôle de développement et d'excellence en logistique) est composé de membres issus du milieu des affaires (Pival International, CAT Transport, GENCO...), du milieu scolaire (Collège de Valleyfield, Commission scolaire des Trois-Lacs), de représentants du Centre local de développement (CLD) Vaudreuil-Soulanges, du Canadien Pacifique, du Canadien National ainsi que du Port de Valleyfield et qu'il a été créé dans le but de réunir les principaux intervenants pour définir une vision stratégique du développement du transport logistique à valeur ajoutée sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges et créer une zone d'excellence en matière de transport intermodal à valeur ajoutée pour l'est du Canada;

CONSIDÉRANT QUE cet organisme a pour mission de promouvoir le développement du transport logistique à valeur ajoutée sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges et d'identifier, et possiblement, de mettre en place un mode de gouvernance visant la mise en place du pôle en association avec les entreprises du secteur concerné;

CONSIDÉRANT QUE le Centre local de développement Vaudreuil-Soulanges est le seul CLD membre actif de NASCO (North American Super Corridor Association) et qu'il participe à leurs activités depuis 2008;

CONSIDÉRANT QUE la région de Vaudreuil-Soulanges comprend 23 municipalités réparties sur 855 km<sup>2</sup> et que 11 d'entre elles sont des municipalités faisant parties de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), démontrant l'étroite liaison des activités économiques;

CONSIDÉRANT QUE la région dénombrait 133 000 habitants en 2009, une augmentation de près de 20 % en 5 ans;

CONSIDÉRANT QUE la région subit une croissance démographique de 2 % par année, depuis 2006;

CONSIDÉRANT QUE la CMM prévoit que la région de Vaudreuil-Soulanges connaîtra une croissance des ménages de 67 % d'ici 2031;

CONSIDÉRANT QU'environ 75 % de la population de Vaudreuil-Soulanges vit dans une des municipalités incluses dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);

CONSIDÉRANT QU'en 2003, 1 460 181 véhicules traversaient les frontières vers les États-Unis, par les deux postes frontaliers les plus près de la frontière du Québec, en Ontario;

CONSIDÉRANT QUE notre région compte plus de 100 entreprises en transport et en logistique;

CONSIDÉRANT QUE la région possède 1,5 million de mètres carrés d'entrepôts réfrigérés et frigorifiques;

CONSIDÉRANT QUE la région procède actuellement à la révision de son schéma d'aménagement afin d'y prévoir une planification des espaces pour la logistique et le transport ainsi que les autres entreprises de la grappe en transport logistique et que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est en consultation pour le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD);

CONSIDÉRANT QUE la région vise à devenir une région modèle par l'harmonisation de l'utilisation du territoire (sauvegarde des meilleures terres et du couvert forestier), en prévoyant les impacts sur la production agricole et les bassins versants et finalement en valorisant une qualité de vie enviable pour ses résidents;

CONSIDÉRANT QUE le schéma vise un projet de développement du pôle logistique en harmonie avec le secteur agricole;

CONSIDÉRANT QU'on pourra réduire l'impact sur les producteurs agricoles qui désire poursuivre leurs activités en leur proposant une relocalisation;

CONSIDÉRANT QUE les élus entendent faire de la région de Vaudreuil-Soulanges un modèle unique d'occupation du territoire, afin d'optimiser l'utilisation de l'espace, dans une perspective de développement durable et aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire dans le respect du projet du Plan métropolitain;

CONSIDÉRANT l'urgence d'offrir à Investissement Québec et Montréal International un site concurrentiel à ceux des autres provinces canadiennes et des États-Unis sur le corridor de commerce soit un centre intermodal de calibre international;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, puisque de nombreuses entreprises se sont montrées intéressées à s'implanter dans un tel pôle;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, puisque nous sommes en compétition avec la zone logistique ontarienne et que nous sommes sur le point de perdre au profit de Cornwall le projet de logistique du géant américain Target (600 emplois directs, 250 millions d'investissements, des effets indirects et induits nombreux), ce dernier ayant pris des options d'achats sur des terrains à Cornwall, vu l'absence d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, puisqu'un tel pôle permettrait de mettre en place les principes de développement durable du transport vert;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges pour la création de richesse et d'emplois ainsi qu'un positionnement mondial en logistique de notre province;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, puisque des investissements de partenaires majeurs, dont le Canadien Pacifique (CP), sont mis sur la glace, faute d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges;

CONSIDÉRANT l'urgence de positionnement du gouvernement du Québec pour l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges puisque ce pôle va permettre la concrétisation des principes d'attractivité et de compétitivité, de même de ceux du développement durable, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal;

CONSIDÉRANT l'urgence pour la collectivité québécoise de prendre sa place et jouer un rôle sur l'échiquier nord-américain, la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges a travaillé sur des modèles de gouvernance et fait produire des avis en ce sens qui fait montre de la capacité de la région de s'engager dans un tel projet. La MRC

s'est également engagée dans de multiples recherches sur les divers types d'opération et la gouvernance d'un tel projet visant le maintien de la propriété publique du foncier, une gestion mixte publique et privée et une opération terrain par un opérateur privé international;

POUR CES MOTIFS,

Il est proposé par monsieur **Jean Lalonde**, appuyé par madame **Gaëtane Legault** et résolu **de demander** au ministre du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Monsieur Gignac, de faire les démarches nécessaires afin que le pôle logistique soit implanté le plus rapidement possible dans Vaudreuil-Soulanges;

**qu'une lettre soit envoyée** au ministre en ce sens avec des renseignements complémentaires reliés au pôle logistique.

Proposition adoptée.

Donné à Vaudreuil-Dorion, le 14 juin 2011



RÉAL BRAZEAU  
Préfet



GUY-LIN-BEAUDOIN  
Directeur général  
et secrétaire-trésorier