



Exploité par l'Administration portuaire de Montréal (APM), une agence fédérale autonome créée en 1999 en vertu de la *Loi maritime du Canada*, le Port de Montréal, qui possède 26 km de berges sur l'île de Montréal et 4 km à Contrecoeur, connaît depuis 1967 une croissance soutenue du trafic de conteneurs. Il est prévu que les terminaux de manutention de conteneurs actuels situés sur l'île de Montréal atteindront leur pleine capacité au cours de la prochaine décennie. En parallèle de ses efforts continus visant à réaménager et à optimiser ses installations de Montréal, l'APM a donc entrepris depuis plusieurs années la planification d'un nouveau terminal à conteneurs sur son terrain de Contrecoeur.

Pourquoi un terminal à conteneurs à Contrecoeur ?

- Le marché des conteneurs est en croissance au Port de Montréal depuis plus de 50 ans. Le dernier terminal à conteneurs, le terminal Viau, amènera la capacité sur l'île de Montréal à 2,1 millions de conteneurs EVP (équivalents vingt pieds). Nos données indiquent que la croissance se poursuivra.
- Seul port à conteneurs au Québec, 1^{er} port en importance dans l'est du Canada, le Port de Montréal doit se développer pour soutenir la croissance anticipée dans ce segment d'affaires et pour rester compétitif face aux grands ports américains qui investissent des sommes colossales dans leurs infrastructures.
- Le projet permettra au Port de Montréal de continuer de saisir les opportunités : marchés émergents, Accord économique commercial global entre le Canada et l'Union européenne et Stratégie maritime du Québec.
- Le site comprend déjà une activité portuaire en fonction depuis le milieu des années 1950. Entre 1988 et 1992, l'APM a fait l'acquisition de terrains à Contrecoeur d'une superficie totale de 468 hectares.
- Le site représente un emplacement stratégique pour plusieurs raisons :
 - Configuration idéale pour l'opération d'un terminal à conteneurs moderne ;
 - Proximité d'un réseau ferroviaire et du réseau routier (autoroute 30) ;
 - Espace pour le développement industriel et logistique à proximité du site du projet de terminal ;
 - Voisinage principalement industriel facilitant la cohabitation avec les milieux habités.

Survol du projet

- Construction d'un terminal permettant, à terme, de manutentionner 1,15 million de conteneurs EVP par an, incluant :
 - Deux postes à quai et une aire de manutention de conteneurs ;
 - Une cour ferroviaire intermodale, connectée au réseau principal ;
 - Un portail d'accueil pour les camions, relié au réseau routier ;
 - Des installations de soutien.
- Le début de la construction du terminal est prévu vers 2020, conditionnellement à l'obtention des autorisations et autres facteurs de succès. La mise en activité du terminal est prévue vers 2023.
- Circulation pendant l'exploitation :
 - 1200 camions par jour ;
 - 2 à 3 navires par semaine ;
 - 1 train par jour.
- Retombées économiques estimées :
 - Près de 5 000 emplois pendant la construction/Impact ponctuel sur le PIB : 470 millions \$, dont 364 millions \$ au Québec ;
 - Environ 1 000 emplois directs pendant l'opération/Impact récurrent sur le PIB : 119 millions \$, dont 104 millions \$ au Québec.

Processus d'information et de consultation de l'APM

Au cours des quatre dernières années, l'APM a mené une démarche d'information et de consultation avec l'ensemble des parties prenantes concernées (partenaires d'affaires, instances publiques, communautés locales, groupes d'intérêts, communautés autochtones, etc.) :

- Des rencontres avec les acteurs municipaux, économiques et environnementaux, de même qu'avec les différents ministères fédéraux et provinciaux, en continu depuis 2014 ;
- Des activités portes ouvertes organisées pour la population locale, en décembre 2014 et mai 2017 ;
- Des ateliers thématiques ayant réuni de nombreux experts locaux, en mars 2017 ;
- Des rencontres individuelles avec les citoyens, à l'automne 2017.

Ces différentes étapes ont permis de recueillir les questions et préoccupations des différentes parties prenantes reliées au projet et de bonifier l'étude d'impact environnemental. Ce processus a été lancé en amont des démarches qui sont menées par les instances réglementaires responsables de délivrer les autorisations pour le projet. Pour l'APM, cette démarche d'information et de consultation est une condition essentielle au succès du projet et à l'atteinte de retombées positives pour l'ensemble de la collectivité.

Processus de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale

En mars 2016, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) avait émis les lignes directrices contenant les grandes orientations devant être abordées par l'APM dans son étude d'impact environnemental. Cette vaste étude fut réalisée en 2016 et 2017 par l'équipe de l'APM, en collaboration avec une équipe d'experts de SNC-Lavalin. Dans le cadre de l'étude d'impact rendue publique le 18 janvier 2018, l'APM s'est penchée sur de nombreux enjeux regroupés sous les cinq thèmes suivants :

- Circulation routière et ferroviaire
- Environnement — Milieux aquatique et terrestre
- Transport maritime
- Retombées économiques
- Milieu humain — Impacts pour les communautés voisines

Le résumé de l'étude d'impact est disponible ici : <http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/details-fra.cfm?evaluation=80116>

Le projet a fait l'objet de consultations publiques et de sessions d'informations organisées par l'ACÉE du 27 février au 1^{er} mars 2018, au cours desquelles les résultats de l'étude ont été présentés. Actuellement, l'APM collabore et répond aux demandes d'information complémentaires de l'ACÉE. Il s'agit d'une étape habituelle au processus d'évaluation de l'ACÉE d'une durée d'environ un an.

Carte du projet

