



TERMINAL À CONTENEURS À CONTRECOEUR

Fiche technique

Contexte

- 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.

L'environnement économique

- Le marché des conteneurs est en croissance au Port de Montréal depuis plus de 50 ans et les prévisions 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 continuer son développement 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 à saisir les occasions : marchés émergents, Accord économique commercial global entre le Canada et l'Union européenne et Stratégie maritime du Québec.
- Le projet permettra également au Port de Montréal de continuer à soutenir l'économie en jouant le rôle de plaque tournante pour les entreprises québécoises et canadiennes.

Le site de Contrecoeur

- Le site comprend déjà un terminal de vrac solide 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'exploitation 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 ;
 - Secteur non urbain et zoné industriel facilitant la cohabitation avec la communauté.

Description du projet

- Nouveau terminal à conteneurs (construction et mise en service graduelles) permettant de manutentionner, à terme, 1,15 million de conteneurs équivalents vingt pieds (EVP) par an, incluant :
 - Deux postes à quai et une aire de manutention de conteneurs ;
 - Une cour ferroviaire intermodale sur le site, connectée au réseau principal ;
 - Un portail d'accueil pour les camions, relié au réseau routier ;
 - Des installations de soutien ;
 - Une intégration au même écosystème logistique dont bénéficient les installations portuaires situées à Montréal.
- Début de la construction du terminal prévu vers 2020, conditionnellement à l'obtention des différentes autorisations.
- Mise en activité du terminal prévue vers 2023.
- Retombées économiques estimées :
 - Près de 5000 emplois pendant la construction/Impact ponctuel sur le PIB : 470 millions de dollars, dont 364 millions au Québec ;
 - Environ 1000 emplois directs pendant l'opération/Impact récurrent sur le PIB : 119 millions de dollars, dont 104 millions au Québec.
- Circulation pendant l'exploitation, à terme :
 - 1200 camions par jour ;
 - 2 à 3 navires par semaine ;
 - 1 train par jour.
- Le 23 janvier 2019, l'APM a publié un communiqué expliquant qu'en raison d'une croissance anticipée, elle a choisi de travailler en priorité avec ses opérateurs de terminaux, la Société Terminaux Montréal Gateway (MGT) et Termont Terminal, pour la réalisation de son projet de terminal à conteneurs à Contrecoeur.

Coût du projet

- Estimation préliminaire du coût du projet : entre 750 et 950 millions de dollars.

