



Agrandissement du terminal à conteneurs de Contrecœur: l'APM reporte l'échéance à 2026

Le 16 novembre 2021 – Modifié à 12 h 03 min le 16 novembre 2021



Par Steve Martin, Initiative de journalisme local



(Photo : Banque de l'infrastructure du Canada)

Après avoir visé 2024 puis 2025 comme date d'échéance initiale, l'Administration portuaire de Montréal (APM) aurait fixé un nouvel objectif pour la finalisation du projet d'expansion de ses installations de Contrecœur.

Selon le journaliste [Leo Ryan du American Journal of Transportation](#), ce nouvel objectif ferait notamment partie des conditions soumises aux consortiums nationaux et internationaux désirant poser leur candidature dans l'espoir d'obtenir le lucratif contrat qui sera accordé pour la réalisation de cette nouvelle phase de développement du second port en importance au pays. « Et son plus important projet depuis plusieurs décennies », précise le journaliste.

Une fois cette phase menée à terme, rappelons que la capacité anticipée du terminal pourrait atteindre les 1,15 million de conteneurs EVP (Équivalent Vingt Pieds) et ainsi [contribuer largement à l'accroissement des activités du Port de Montréal](#). Le nombre de conteneurs transigeant par le port passeraient pour sa part de 2,1 millions à 3,5 millions annuellement.

« Le terminal à conteneurs de Contrecœur sera une infrastructure de classe mondiale, capable de desservir efficacement le Québec, l'Ontario et le *Midwest* américain, a récemment déclaré Martin Imbleau, président directeur général de l'APM. Grâce à son zonage industriel et sa situation géographique, à proximité des réseaux ferroviaires et routiers, le futur terminal représente une opportunité exemplaire d'un point de vue environnemental pour un partenaire du secteur privé désirant contribuer à la croissance du Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs. »

Un appel en deux temps

Selon le vice-président Contrecœur, Paul Bird, après une chute de 6 % du trafic en 2020 en raison de la pandémie, les activités du port seraient en voie de reprendre leur vitesse de croisière des années précédentes, marquées par la croissance entre 2015 et 2019. Durant cette période, le traitement des marchandises est passé de 13 à 15,1 millions de tonnes, soit l'équivalent de 1,75 EVP.

Au cours de la première phase d'une procédure en deux temps, la RFQ (*Request for Qualification* ou *demande de devis*) devrait par ailleurs être affichée durant trois mois à compter du 23 novembre. Un maximum de trois entreprises seront alors retenues et leur identité pourrait être dévoilée durant le second trimestre de 2022.

Par la suite, au cours d'une seconde phase, une RFP (*Request for Proposal* ou *demande de proposition*) sera émise et devrait être affichée sur le marché durant neuf mois. Au terme de cette nouvelle étape, lors du troisième trimestre de 2023, une ultime entreprise sera sélectionnée et pourra aller de l'avant avec le design, la construction, le financement, la gestion et l'entretien du site.

La Caisse de dépôt, dans le coup?

Selon M. Bird, l'entreprise sélectionnée devra « partager les mêmes valeurs que celles adoptées par l'APM ». Parmi celles-ci, le vice-président mentionne l'importance d'avoir des liens forts avec les entreprises maritimes intéressées à développer des affaires avec le Port de Montréal, un intérêt marqué pour l'efficacité et l'innovation, la volonté de maintenir des liens positifs avec la communauté ainsi qu'une approche tenant compte des préoccupations liées à l'environnement et au développement durable.

Toujours selon Leo Ryan, certaines organisations font déjà partie des favoris dans la course pour l'obtention du contrat. Le journaliste mentionne notamment que des discussions auraient eu lieu en 2019 avec la Société Terminaux de Montréal Getaway ainsi que Termont Montréal inc., entreprise que détient notamment Logistec Arrimage inc., une filiale de Logistec Corporation.

Les autres candidates mentionnées sont *PSA International*, basée à Singapour, Hutchinson Ports (Hong Kong) ainsi que *Ports America*, le plus important opérateur de terminaux portuaires d'Amérique du Nord, propriété du Régime de pension du Canada (RPC).

Parmi les autres joueurs potentiels qui pourraient être considérés par l'APM, M. Ryan rappelle par ailleurs que deux autres importants fonds canadiens ont récemment fait des investissements majeurs au niveau des infrastructures, soit le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario et la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ). Rappelons que cette dernière a signé le printemps dernier un accord de 1,2 milliard US en compagnie de *DP World* pour la construction d'un port international à conteneurs et d'un parc logistique et industriel en Indonésie.