



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
de l'aménagement du territoire**

Le mardi 15 août 2017 — Vol. 44 N° 140

Consultations particulières sur le projet de loi n° 85 — Loi
visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un
corridor de développement économique aux abords
de l'autoroute 30 ainsi que le développement des
zones industrialo-portuaires de la région
métropolitaine de Montréal (1)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement du territoire

Le mardi 15 août 2017 — Vol. 44 N° 140

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Martin Coiteux	1
M. Alain Therrien	2
M. Mario Laframboise	2
Auditions	3
CargoM, Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal	3
Port de Montréal	11
Municipalité régionale de comté de Roussillon (MRC de Roussillon)	18
Municipalité régionale de comté de Beauharnois-Salaberry (MRC de Beauharnois-Salaberry)	27
Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges (MRC de Vaudreuil-Soulanges)	35
Municipalité régionale de comté de Marguerite-D'Youville (MRC de Marguerite-D'Youville)	
et ville de Contrecoeur	44
Document déposé	54
Ville de Saint-Constant	54
CSX Transportation inc.	64
Ville de Beauharnois	70
Conseil mohawk de Kahnawake	78

Autres intervenants

M. Pierre Michel Auger, président

Mme Marie-Claude Nichols

Mme Carole Poirier

M. Stéphane Bergeron

M. Guy Leclair

- * M. Mathieu Charbonneau, CargoM, Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal
- * Mme Magali Amiel, idem
- * M. Philippe Noël, idem
- * Mme Sophie Roux, port de Montréal
- * M. Daniel Dagenais, idem
- * M. Donat Serres, MRC de Roussillon
- * Mme Lise Michaud, idem
- * M. Jean-Claude Boyer, idem et ville de Saint-Constant
- * M. Louis Lacroix, idem
- * Mme Maude Laberge, MRC de Beauharnois-Salaberry
- * M. Denis Lapointe, idem
- * M. Claude Haineault, idem et ville de Beauharnois
- * M. Jean A. Lalonde, MRC de Vaudreuil-Soulanges
- * Mme Danie Deschênes, idem
- * M. Raymond Malo, idem
- * M. Julien Turcotte, idem
- * M. Sylvain Berthiaume, MRC de Marguerite-D'Youville
- * Mme Suzanne Dansereau, idem et ville de Contrecoeur
- * M. François Handfield, ville de Contrecoeur
- * Mme Nancy Trottier, ville de Saint-Constant
- * Mme Diane Yelle, CSX Transportation inc.
- * M. François Crête, idem
- * M. Joseph Tokwiro Norton, Conseil mohawk de Kahnawake
- * M. Francis Walsh, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 15 août 2017 — Vol. 44 N° 140

Consultations particulières sur le projet de loi n° 85 — Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal (1)

(Neuf heures quinze minutes)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission de l'aménagement du territoire ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder aux consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 85, Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Carrière (Chapleau) est remplacé par Mme Nichols (Vaudreuil); M. Cousineau (Bertrand) est remplacé par M. Bergeron (Verchères); M. Gaudreault (Jonquière) est remplacé par Mme Poirier (Hochelaga-Maisonneuve); M. Ouellet (René-Lévesque) est remplacé par M. Therrien (Sanguinet); Mme Richard (Duplessis) est remplacée par M. Leclair (Beauharnois).

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup. Nous débuterons cette matinée par des remarques préliminaires, puis nous entendrons les organismes suivants : d'abord, CargoM, Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal, le port de Montréal, la MRC de Roussillon, la MRC de Beauharnois-Salaberry.

Remarques préliminaires

Nous débutons donc avec les remarques préliminaires. J'invite d'abord le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de six minutes.

M. Martin Coiteux

M. Coiteux : Alors, merci, M. le Président. Chers collègues de la Commission de l'aménagement du territoire. Mesdames messieurs représentant les groupes invités, alors, merci d'être là ce matin avec nous.

Alors, on entreprend aujourd'hui les consultations particulières et les auditions publiques concernant le projet de loi n° 85. Son titre dit, bien entendu, de quoi il s'agit, c'est une loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal. Ce sont des consultations que nous entreprenons suite à la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale, présentation qui a été faite lors de la séance du 4 décembre 2015 par mon prédécesseur, M. Pierre Moreau. Je tiens donc à souhaiter la bienvenue à tous. Et je vous remercie à l'avance, je remercie l'ensemble des représentants des groupes pour le rapport, les recommandations qu'ils pourront nous faire et les suggestions. Je souligne d'ailleurs la participation d'acteurs qui sont importants pour le développement des zones industrialo-portuaires, dont les représentants du milieu municipal, du domaine des transports, de la logistique, de même que le port de Montréal.

Depuis le dépôt de ce projet de loi, je suis bien conscient qu'il y a des choses qui ont évolué, et en conséquence j'ai bien hâte d'entendre les commentaires de chacun des groupes au regard des développements qui ont été faits depuis le dépôt du projet de loi. Et, s'il y a des suggestions à faire, on va les écouter avec beaucoup d'attention.

C'est un projet de loi qui s'inscrit dans la mise en oeuvre de la Stratégie maritime du Québec, aux axes 2 et 3 du volet de développement économique. Notre volonté, c'est d'améliorer la compétitivité du Québec face à l'Ontario et face aux États-Unis en matière de développement économique des secteurs de la distribution et de la logistique. Nous souhaitons faciliter l'utilisation du positionnement stratégique de l'autoroute 30 dans des terrains de grande superficie, à proximité du fleuve, du port et des axes routiers majeurs, desserte par rail près des limites frontalières ontariennes et américaines.

Alors, on vise à promouvoir le développement économique du Québec en favorisant l'implantation d'entreprises liées au secteur de la logistique, du transport et de la distribution aux abords de l'autoroute 30. On veut favoriser le développement des zones industrialo-portuaires dans la grande région métropolitaine de Montréal. On veut consolider d'ailleurs son rôle, cette grande région métropolitaine de Montréal, son rôle de plaque tournante pour le commerce vers l'Europe et vers les États-Unis. Ça vise donc à accélérer le processus d'autorisation de projets de nature logistique sur les terrains ciblés. C'est un projet de loi qui vise à rendre tout le processus plus rapide, plus fluide, plus efficace et qui concentre prioritairement ce développement sur des terrains situés en zone non agricole — c'est important de le dire — et, seulement lorsque ce n'est pas possible, de compenser à ce moment par l'inclusion de terres de superficie équivalente dans la zone agricole, dans les cas où ce ne serait pas possible de faire autrement.

Alors, concrètement, le projet de loi n° 85 prévoit soutenir l'établissement de deux pôles logistiques aux abords de l'autoroute 30 en Montérégie, soit du côté de la municipalité des Cèdres et de la ville de Contrecoeur. Il propose aussi la création d'un guichet gouvernemental unique pour favoriser l'implantation d'entreprises du secteur logistique dans ces lieux, en plus de faciliter des projets d'investissement dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal. Il permettrait aussi de fixer à l'intérieur des territoires définis des règles d'urbanisme propres à ce genre d'activité afin de favoriser le développement économique.

C'est donc en résumé les dispositions qui sont contenues dans le projet de loi n° 85. Je suis donc — et je pense qu'on l'est tous — désireux d'entendre vos commentaires et vos suggestions afin d'améliorer le projet de loi. Je suis convaincu que nos discussions permettront d'alimenter notre réflexion et de faire évoluer le projet de loi de manière à ce qu'il réponde non seulement aux besoins actuels, mais aussi aux besoins futurs de Montréal et du Québec. La parole sera ensuite à vous. Merci.

• (9 h 20) •

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le ministre. Maintenant, M. le porte-parole de l'opposition officielle et député de Sanguinet pour 3 min 30 s pour vos remarques préliminaires.

M. Alain Therrien

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je dois d'abord vous saluer, comme je le fais toujours. Très content de vous voir. Je salue le ministre et son équipe, je salue les députés de la partie gouvernementale, mon collègue le député de Verchères, mon autre collègue de la deuxième opposition, député de Blainville, et il y en aura d'autres qui vont suivre, j'en suis convaincu.

Alors, évidemment, c'est un projet qui est attendu depuis longtemps, un projet de loi qui est en gestation depuis un bout de temps. On est très contents finalement d'y voir le bout du nez et de travailler là-dessus. Je sais qu'il y a des gens qui auront des commentaires très intéressants à y porter.

Évidemment, ça va être un plus pour le développement économique de la Montérégie. C'est une région qui est en effervescence à tous les niveaux, alors c'est évident que, si on parle de développement économique autour de la 30, ça va satisfaire beaucoup de gens. Et évidemment cette 30 là, elle passe dans mon comté, alors donc je suis doublement intéressé, je dois vous l'avouer, M. le Président.

Évidemment, il y a des questions qui restent en suspens. Je ne sais pas si on sera capables de les clarifier, ces questions-là. Je sais que les gens qui vont passer venir nous voir vont insister là-dessus. Alors, j'aimerais... j'ai hâte de voir la réceptivité du ministre, voir si le ministre est enclin à répondre à ce genre de questions, aux inquiétudes pour faire en sorte que le projet de loi soit peaufiné davantage.

Il y a toujours place à l'amélioration, je vais évidemment contribuer à cette amélioration le plus possible, mais, bon, quand on parle de soutenir Contrecoeur, là-dedans, on ne voit pas vraiment, vraiment le bout du nez de quelque chose qui pourrait ressembler à ça. Donc, il faudra peut-être travailler là-dessus, voir pourquoi, dans l'est de la 30, il n'y a pas grand-chose là-dedans jusqu'à présent.

On parle d'un pôle de développement dans l'est de Montréal. On n'en parle pas du tout dans le projet de loi, mais c'est quelque chose qui est aussi... qui est en développement.

Le pouvoir de décréter de la part du gouvernement du Québec, bien, ça, ça a été critiqué et ce sera critiqué, j'en suis convaincu, par l'ensemble des intervenants. Je ne sais pas à quel point vous pourrez, M. le ministre, là, peut-être adoucir un peu cet aspect de ce projet de loi.

Évidemment, l'histoire du guichet unique, on est tous pour le guichet unique, c'est quelque chose qui facilite le travail de tout le monde quand vient le temps de prendre des décisions éclairées. Il faudrait peut-être voir... Et je suis convaincu, M. le Président, que le ministre va être capable, là, de nous développer, là, un semblant d'explication, là, qui pourrait s'avérer intéressant par rapport à la forme que prendra le guichet unique.

Évidemment, Les Cèdres, des agriculteurs, je pense, vont être touchés par le développement de ce pôle logistique là.

Évidemment, aussi, les limites dans les types d'entreprise, vous avez mentionné d'entrée de jeu que vous vouliez insister sur la logistique de transport, mais il y a certains intervenants qui insistent sur le fait qu'ils aimeraient avoir plus de liberté quand vient le moment de déterminer qui va hériter de ces terres-là.

Il y a aussi les cartes qui portent à discussion. Les gens qui se voient attribués des terrains, bon, vont peut-être y aller de contre-propositions qui peuvent s'avérer intéressantes.

Vous savez, le développement économique, nous en sommes, on parle d'une région extrêmement, extrêmement bouillonnante, là, mais, moi, ce que je vais voir ici, c'est l'intérêt qu'aura le ministre à écouter et prendre des mesures qui sauront faire plaisir à la population qui est touchée directement par ce projet de loi là. Donc, je lui tends la main, en espérant qu'il saura être à l'écoute de sa population. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Sanguinet. Maintenant, pour ses remarques préliminaires, M. le député de Blainville, porte-parole du deuxième groupe d'opposition, pour une durée maximale de 2 min 30 s.

M. Mario Laframboise

M. Laframboise : Merci, M. le Président. Je vous salue, vous et votre équipe, M. le ministre, les collègues de l'équipe gouvernementale, le député de Sanguinet, ses collègues de l'opposition, mesdames messieurs, évidemment, qui allez enrichir notre débat.

Vous avez compris, M. le Président, que, pour la Coalition avenir Québec, c'est important, les pôles logistiques; le chef de la CAQ a écrit un livre sur le Projet Saint-Laurent, la vallée de l'innovation, la vallée du Saint-Laurent. Donc, c'est tellement important qu'il ne faut pas se tromper. C'est-à-dire que la création d'un pôle logistique, vous allez le comprendre, on en est, c'est le développement économique du Québec, M. le ministre, et on va vous suivre là-dedans. Par contre, il ne faut pas se tromper, parce qu'on touche aussi au secteur agricole. Donc, c'est important que la négociation... que le projet de loi soit un pont entre le milieu agricole et le développement économique du Québec. Donc, on va être assez vigilants par rapport à ça.

Évidemment, l'équilibre entre Contrecoeur et la région de Vaudreuil-Soulanges doit être maintenu. Je pense que c'est comme ça que nous, on va travailler.

Par rapport à l'autonomie municipale, bien là, M. le ministre, on a travaillé pendant, je vous dirais, plusieurs semaines et plusieurs mois sur plus d'autonomie aux villes; ce n'est pas dans ce projet de loi là que les villes voient leur autonomie. Mais ça, tout au long des discussions puis tout au long des témoignages qui nous seront présentés, on va essayer de laisser au milieu municipal plus de marge de manoeuvre, plus d'autonomie pour être capable de véritablement atteindre leur objectif, qui est un objectif commun qu'on a, c'est le développement économique du Québec. Et puis ça, nous, on est conscients que toute la région, toute la Rive-Sud de Montréal est un terrain très fertile pour le développement économique du Québec.

Donc, on va être très attentifs. Donc, mesdames messieurs, on va être à l'écoute de tous vos témoignages. Merci, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. Nous allons maintenant débiter les auditions en souhaitant la bienvenue aux représentants de CargoM, Grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, et par la suite il y aura une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Donc, dans un premier temps, bien vouloir vous identifier et les personnes qui vous accompagnent, et par la suite vous pourrez commencer votre exposé. À vous la parole.

CargoM, Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal

M. Charbonneau (Mathieu) : Excellent. Bien, merci beaucoup, M. le Président. Membres de la commission, merci beaucoup de notre invitation, de notre présence ce matin. Donc, présentations : Magali Amiel, chargée de projet sénior, Philippe Noël, conseiller principal, Développement et affaires publiques, et Mathieu Charbonneau, directeur général de CargoM.

Je prends trois petites minutes pour expliquer Cargo Montréal dans les grappes industrielles, dans le mouvement des grappes industrielles qui ont été lancées dans le Grand Montréal. C'est pour soutenir, justement, le développement économique et les secteurs prédominants dans notre grande région.

Donc, nous, fin 2012, début 2013, notre championne, Mme Vachon, la P.D.G. du port de Montréal, qui rassemble l'industrie du transport de marchandises, qui mentionne : Oui, on est déjà une plaque tournante, mais on peut mieux travailler. C'est sûr que c'est un secteur, le transport de marchandises, qui est très segmenté de par les modes, routier, maritime, ferroviaire, aérien, donc les asseoir autour d'une table était très intéressant pour travailler ensemble, ce qui a été fait avec la création de Cargo Montréal en 2013.

En gros, on a trois gros enjeux. Bien sûr, vous pouvez l'imaginer, la fluidité, pour nous, est primordiale pour garder cette compétitivité-là, donc on travaille beaucoup au niveau de la fluidité dans le Grand Montréal; bien sûr, le rayonnement, se faire connaître comme plaque tournante à l'international mais aussi au niveau interne, au niveau des citoyens, très important, et, bien sûr, le développement économique. Donc, on vise ici à attirer les utilisateurs de la chaîne logistique. Donc, nous, on travaille avec les gens qui bougent la marchandise. Et, bien sûr, un projet de loi comme celui-ci aide à attirer les utilisateurs, donc on est très favorables à ça.

Juste des actions concrètes pour démontrer qu'est-ce que CargoM fait dans le quotidien : au niveau de la fluidité, développer des applications mobiles, comme CargoMobile, pour aider les camionneurs à mieux naviguer avec les restrictions de camionnage et les périodes de chantier dans le Grand Montréal; au niveau de la représentativité, du rayonnement, bien sûr, organiser des missions avec le ministre de la Stratégie maritime, mais aussi de promouvoir le secteur, on a une pénurie dans notre secteur au niveau de la main-d'oeuvre, au niveau du camionnage, du maritime, ferroviaire, donc d'organiser des journées carrière, comme notre prochaine qui est le 6 novembre, dans le Vieux-Montréal, donc, de faire cette promotion-là.

Et le troisième enjeu, au niveau du développement économique, c'est vraiment, là, de prendre des modèles. Donc, une des premières choses, CargoM, lorsqu'on a été créés, c'était de voir un peu les autres plaques tournantes à travers le monde et comparer. Bien sûr, on parle souvent de Savannah. C'est un modèle qu'on a étudié, qu'on parle aussi dans le mémoire qu'on vous a déposé hier. Ils ont développé des outils très intéressants, et, sans les copier — mais un peu aussi — c'est ce qu'on a fait.

Un exemple, c'est la création de l'outil Zoom Grand Montréal, qui est, en gros, là, un MLS, là, des gens qui cherchent une maison, mais pour les terrains industriels. Donc, c'est un outil qui est gratuit, qui est disponible en ce moment, où on peut regarder en même temps des indices de développement économique mais aussi croisés avec des facteurs de développement... de logistique, donc avoir un terrain près d'un port, près d'une gare de triage, donc ça nous sort les terrains

qui sont disponibles dans le Grand Montréal. Donc, des outils comme ça qu'on aide à développer. Celui-ci avait été développé par la CMM, par exemple. Donc, des outils comme ça qui peuvent être éventuellement dans le guichet unique, là, qu'on va revenir.

Donc, encore une fois, merci de notre invitation. C'est sûr que d'emblée de jeu je vais juste mentionner quelques grands points. On va passer à travers nos recommandations rapidement et on va être ouverts à vos questions, là, par la suite.

Donc, comme je l'ai mentionné rapidement, oui, nous sommes favorables au projet de loi. Nous étions de la consultation de 2015, il y a eu beaucoup de travaux qui ont été faits depuis, il y a vraiment ce momentum-là. La Stratégie maritime a été implantée. On voit maintenant les zones industrialo-portuaires qui sont développées. On participe activement à celui de Montréal, de Contrecoeur. Sainte-Catherine aussi, on veut, bien sûr, s'impliquer. Et l'outil 85, on voit que c'est une suite logique, là. Stratégie maritime, les pôles, les ZIP qui sont mises en place et des outils concrets comme le p.l. n° 85 vient... on le voit, en fait, d'un très bon oeil.

• (9 h 30) •

L'implantation, comme on disait, des entreprises, nous, pour nous, notre secteur, c'est sûr que c'est des clients qu'on cherche, donc, des centres de distribution, des entreprises qui bougent la marchandise, qui importent, qui exportent, mais on cherche aussi à un niveau plus loin, c'est d'amener une valeur ajoutée. Donc, quand on parle de valeur ajoutée, en gros, c'est de toucher à la marchandise. Oui, c'est intéressant, d'être une plaque tournante et de voir la marchandise transiter à travers notre région, mais encore plus de pouvoir y toucher, d'améliorer le produit, créer des emplois, et c'est ça qu'on tente de faire. Et on le voit, par exemple, dans la ZIP Montréal, on est en train de mettre en place notre plan d'action, Contrecoeur aussi l'a fait, et on cible ce type d'entreprise.

Donc, comme je le mentionnais, oui, on a un excellent momentum. L'outil vient concrétiser un peu plus sur le terrain les actions, mais il faut aller plus rapidement, là. On parle... Puis, oui, on a plusieurs compétiteurs. On a parlé de Cornwall, qu'on a créée, la grappe, qui était très rapide à accueillir des entreprises mais n'avait peut-être pas tous les ingrédients clés comme nous. On peut avoir, dans le Grand Montréal, notamment les gens qui sont disponibles, qui ont des systèmes de transport qui peuvent les amener rapidement à ces entreprises-là. Donc, nous, on a beaucoup de clés de succès, mais il faut aller un peu plus loin avec un p.l. n° 85, qui pourrait nous aider.

Beaucoup de concurrence, oui, on le sait, la côte Est américaine, le port de Montréal va venir après nous, mais les New York, Norfolk, même Savannah investissent énormément dans leurs plaques tournantes, ont l'accord du gouvernement, des citoyens, donc vont de l'avant. Donc, c'est important de rester compétitifs à ce niveau-là. Et, oui, on est dans une période de changement, l'accord de libre-échange, bien sûr, qui vient d'être mis en place, l'ALENA qui va être retravaillé. Même au niveau du Brexit on le voit, ils cherchent des nouveaux partenaires économiques, reviennent avec les anciennes ententes au niveau du Commonwealth. Donc, il y a beaucoup de mouvement, et il faut s'impliquer et entrer dans cette opportunité-là.

Une belle réalisation, on l'a vu ce matin, Décathlon qui annonce son arrivée au Mail Champlain, à Brossard, au niveau du détaillant, au niveau des articles sportifs. Mais, dans le message qui est lancé par Décathlon, c'est qu'ils cherchaient une porte d'entrée pour l'Amérique du Nord et ils ont choisi Montréal. Donc, voilà une belle opportunité. Puis on le voit. On parle à des entreprises, aussi, françaises, européennes qui cherchent des portes d'entrée, cherchent d'autres alternatives aux États-Unis, à Vancouver. Donc, Montréal peut répondre à ce rôle-là. Pour répondre à ce rôle-là, un outil comme le p.l. n° 85 va être nécessaire.

Bien sûr, il faut coordonner les actions. On est beaucoup d'intervenants, on se connaît beaucoup, là. Dans les deux jours qui suivent, vous allez rencontrer des gens avec lesquels on travaille beaucoup au niveau de la grappe industrielle. Beaucoup d'entre eux font des actions, on fait des actions aussi, le gouvernement fait des actions. Il faut coordonner ces actions-là, donc, il faut les coordonner et les centraliser.

Il faut favoriser l'implantation d'entreprises, comme je le mentionnais, à valeur ajoutée pour cette acceptabilité sociale là aussi. On le sait, il y a quand même des enjeux. Il faut que les gens, les citoyens comprennent que d'attirer des entreprises, aussi, va créer des emplois directs sur le terrain pour eux, donc c'est très important.

Ce guichet unique là, oui, c'est peut-être un mot galvaudé, qu'on utilise beaucoup, mais c'est important. On l'a vu avec, justement, notre modèle au niveau de Savannah : toutes les actions qu'ils ont faites, ils les ont centralisées. Donc, ça prend un joueur qui est neutre, un peu... Je peux mettre de l'avant Cargo Montréal, qui fait déjà des outils concrets, qui travaille avec l'ensemble de la communauté pour rassembler, être fédérateur à ce niveau-là. Donc, le guichet unique va être très important.

Il faut aussi mettre de l'avant les zones industrielles ou les terrains déjà zonés industriels. Donc, on l'a mentionné, il faut utiliser des terrains qui sont déjà zonés industriels. Il y a certaines problématiques sur certains d'entre eux, dont la contamination des terrains, donc l'outil doit aussi avoir cette vision-là d'aider à la décontamination, par exemple, plus rapide et plus efficace des terrains pour permettre aux entreprises d'utiliser ces terrains-là. Et il faut toujours avoir cet esprit ouvert là. Donc, il faut utiliser les terrains qui sont déjà zonés, mais, dans un cas très particulier, il faut voir aussi à toujours être ouvert à accueillir des entreprises. Mais définitivement l'entreprise elle-même doit faire ses choix. On le voit avec les discussions que nous avons à travers nos actions, les entreprises choisissent selon leurs besoins, surtout au niveau logistique. Est-ce qu'ils ont besoin du maritime, du ferroviaire? C'est où, le marché? Donc, c'est souvent eux, et même à 100 %, qui vont faire leur choix au niveau des terrains.

Une autre recommandation : Accélérer, bien sûr, le processus d'autorisation. Ça, on ne le cache pas, c'est quelque chose qui peut être... Oui?

Le Président (M. Auger) : Il reste une minute.

M. Charbonneau (Mathieu) : Une minute, oui, parfait. Donc, il faut vraiment accélérer à ce niveau-là. Donc, l'outil, on le voit d'un très bon œil, mais il faut vraiment avoir une action au niveau de la rapidité.

Mettre en place des infrastructures performantes. Donc, c'est bien beau d'attirer ces entreprises-là, mais il faut pouvoir répondre... Bien sûr, nous, on pousse beaucoup sur l'infrastructure du Grand Montréal, notamment le boulevard L'Assomption, l'avenue Souigny, pour amener cette boucle de contournement, enlever les camions de Notre-Dame. Donc, ça fait partie de l'équation.

Donc, en conclusion, nous sommes favorables. Ça envoie ce message de développement économique, d'opportunités. On le voit, la Stratégie maritime l'a amené. Les zones industrialo-portuaires, les pôles logistiques, c'est un autre niveau, et on voit que le projet de loi n° 85 devient l'action concrète. Il faut que l'outil amène une rapidité. Ça, c'est primordial. Et, comme je le mentionnais, on le mentionne souvent, donc, le Grand Montréal, c'est déjà une plaque tournante. On est multisite, donc, selon les besoins de l'entreprise, on peut répondre à différents besoins en travaillant en collaboration avec l'industrie qui bouge la marchandise. Avec le gouvernement, je crois qu'on peut encore améliorer et avoir beaucoup de succès. Merci.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Nous allons débiter la période d'échange. M. le ministre, vous disposez de 16 minutes.

M. Coiteux : Oui, merci. Alors, merci pour votre présentation, M. Charbonneau, les personnes qui vous accompagnent également, et pour la production du mémoire. J'ai quelques petites questions, c'est surtout pour vous entendre davantage sur certains aspects, plus que des questions très pointues, là. Je commencerais peut-être par la question de notre compétitivité relative face à Cornwall, parce qu'on a souvent entendu que Cornwall avait réussi à se développer, du point de vue de la logistique, assez rapidement. Vous l'avez évoqué un petit peu, vous avez dit : Oui, mais ils n'ont pas tous les avantages requis. Alors, quand vous faites l'évaluation de leurs forces, faiblesses, nos forces, nos faiblesses, les choses qui devraient être améliorées de notre côté, j'aimerais ça vous entendre là-dessus, d'abord, l'état des lieux, là. Puis ensuite est-ce que le projet de loi n° 85, tel que structuré, va venir effectivement pallier un certain nombre de lacunes, peut-être, si elles existent, ou renforcer certains de nos avantages... ou est-ce que vous voyez des choses qui pourraient nous amener encore au-delà?

M. Charbonneau (Mathieu) : Lorsqu'on a créé la grappe, en 2013, on a fait une étude, puis justement cette étude est disponible sur notre site, et on l'a regardé, justement, Cornwall, un peu plus en détail. On en parlait beaucoup à l'époque, quand il y a eu les premières consultations pour le projet de loi. Le gros avantage de Cornwall, c'est vraiment cette rapidité-là à accueillir une entreprise. Donc, en dedans de six mois, une entreprise peut s'établir rapidement, faire l'achat du terrain ou la location et débiter ses activités. Donc, au niveau des coûts, main-d'œuvre, langue, nous, je ne pense pas que c'est un enjeu. Oui, il y a des particularités qui peuvent être travaillées, mais vraiment le gros, c'était cette rapidité-là.

On le voit aussi, un des avantages que nous, on a et qu'eux n'ont pas, c'est justement cette proximité-là d'un bassin de population. Donc, on a certaines entreprises, puis sans nommer de nom... des exemples d'entreprises, souvent, qui ont un taux de roulement vont avoir besoin quand même d'un bassin près, avec des systèmes de transport efficaces pour amener les ouvriers. Ils n'ont pas cet avantage-là, donc, ce que le Grand Montréal possède.

Mais répondre, honnêtement, directement à la question, c'est vraiment la rapidité. Le téléphone est fait de l'entreprise : Oui, je suis intéressé de rentrer dans la région, j'ai besoin d'un terrain d'ici trois mois, voici mes «specs», là, les besoins que j'ai, donc, Cornwall pouvait répondre rapidement. C'est sûr que les coûts aussi, étant à l'extérieur d'un grand centre urbain, étaient plus bas, mais honnêtement, et avec l'expérience des dernières années, là, quand on rencontre des entreprises françaises ou européennes qui veulent s'établir ici, le coût vient mais plus loin dans la discussion, c'est souvent la disponibilité, la rapidité, les incitatifs qui sont en place. Donc, c'est un peu la réponse, là.

Je ne sais pas si vous avez quelque chose à rajouter sur Cornwall.

Mme Amiel (Magali) : Aussi, ce qui va faire la force de Montréal par rapport à Cornwall et ce qu'on a observé dans les derniers temps, les entreprises, avec les changements qu'on voit dans les chaînes logistiques, avec l'accélération des mouvements, ont besoin d'être rapprochées de leurs populations et d'être rapprochées des grands centres intermodaux, doivent être rapprochées des ports, rapprochées des gares de triage ou des grands axes routiers, ce qui va mettre la région du Grand Montréal sur la carte par rapport à Cornwall, actuellement, de par le port de Montréal et les gares de triage des différentes compagnies ferroviaires, que ce soit le CN, le CP ou même CSX, du côté de Beauharnois.

• (9 h 40) •

M. Coiteux : La rapidité, donc, ça va être un... c'est un critère. On n'est pas assez rapides, dans le fond, on cherche à devenir un peu plus rapides. Il y a différentes dispositions, évidemment, dans le projet de loi, qui visent à accélérer le processus décisionnel pour prendre des bonnes décisions, on s'entend, là, pas pour prendre des mauvaises décisions, pour prendre des meilleures décisions. Puis on va parler du guichet unique, si vous voulez bien. Le guichet unique qui est proposé dans le projet de loi, vous, là, qui travaillez avec l'ensemble des partenaires de la grappe, là, un guichet unique qui fonctionnerait bien, là, comment qu'il faudrait que ce soit structuré? Est-ce que vous voyez, d'ailleurs, un rôle, là, pour des gens comme vous, là? Comment vous verriez votre participation à ça? Comment on peut le mettre en place pour être certains que ça va donner les résultats?

M. Charbonneau (Mathieu) : Je pense, le premier terme, là, c'est la collaboration. Tu sais, on revient souvent... on en parle encore une fois, un modèle comme Savannah, on le voit, c'est la collaboration, c'est l'industrie, les utilisateurs,

le gouvernement, le municipal qui étaient autour d'une table, ce qu'on a déjà, hein, on l'a déjà, bien sûr, avec Cargo, mais aussi avec l'industrie, cette collaboration-là, parce que beaucoup de joueurs travaillent à des outils concrets. Et c'est la beauté de la chose d'avoir ce guichet unique là, c'est de tous pouvoir les rassembler.

Au niveau de la gouvernance, c'est sûr que ça prend une entité, bien sûr, qui est neutre qui va pouvoir chapeauter et représenter toute la grande région, mais d'avoir des outils concrets, encore une fois. Donc, il faut les attirer. Il faut travailler sur les problématiques du terrain, que ce soit la fluidité, que ce soit la décontamination des terrains. Mais, une fois que l'entreprise a décidé de venir s'établir, le guichet unique doit pouvoir avoir le rôle et la puissance d'agir pour l'accueillir.

L'autre avantage du guichet unique, c'est de parler à une personne. Donc, souvent, une entreprise, comme on mentionne, au niveau de la rapidité, n'a pas le temps et n'a pas la volonté non plus de parler à plusieurs intervenants, donc de parler à un intervenant clé qui peut lui-même par la suite aller chercher les réponses au niveau de ces besoins, revenir avec les bonnes réponses pourrait être intéressant.

Donc, c'est sûr que, là, je prêche pour ma paroisse, une entité comme Cargo Montréal pourrait être une entité qui pourrait faire partie ou... chapeauter le guichet unique, de par notre réalité, l'ouverture à travailler avec tous les intervenants du Grand Montréal, mais il ne faut pas que ce soit compliqué non plus, là. On le voit avec Savannah, c'est de collaborer, là, c'est d'avoir une entité, d'avoir une gouvernance en place qui est claire, d'avoir cette personne-ressource-là. Donc, quand les appels ou quand les besoins arrivent, on les réfère aux bonnes personnes. Cette personne-là se retourne... ou l'entité du guichet unique se retourne, va chercher les réponses. C'est aussi simple que ça. Mais c'est d'avoir cette gouvernance-là qui est neutre, être en place.

On a beaucoup d'outils déjà qui sont créés. On voit les zones industrialo-portuaires qui développent chacune leurs plans d'action, les pôles logistiques aussi. On est déjà tous reliés les uns aux autres. Donc, c'est peut-être juste d'aller cette étape plus loin, d'amener une gouvernance bien définie.

M. Noël (Philippe) : Oui, bien, en fait, peut-être aussi de rassembler autour de la même plateforme d'information des mécanismes, des programmes qui existent déjà, c'est-à-dire les programmes d'investissement de la Stratégie maritime, Capital logistique Québec, Investissement Québec, les programmes qui viennent du Fonds de solidarité FTQ, l'outil qui a été développé par la CMM en partenariat avec Montréal International, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et nous, c'est-à-dire Zoom Grand Montréal, qui fait la recension de l'ensemble des terrains et des opportunités de développement qu'on retrouve dans le Grand Montréal — c'est un peu une sorte de centrisme mais pour l'industriel, pour le commercial et l'institutionnel — les outils de promotion, les programmes de décontamination, donc rassembler ça autour de la même structure pour que ce soit facile pour l'investisseur lorsque viendra le moment de venir s'installer dans le Grand Montréal, dans les pôles logistiques ici.

M. Coiteux : Savannah, là, comment ça a été mis en place, leur stratégie, là-bas?

Mme Amiel (Magali) : Donc, ça a vraiment été une volonté politique au départ. Les différents acteurs de développement économique se sont assis autour de la table avec aussi les milieux gouvernementaux et ils ont regardé. Comment est-ce qu'on peut se développer? Ils ont vu qu'il y avait une occasion d'aller chercher du développement. Ils ont mis en place ce qu'ils appellent le SEDA, c'est, donc, un centre de développement économique qui est un organisme à but non lucratif. Donc, ce qu'ils ont fait, ça a été un rassemblement, une collaboration de l'industrie, des agences de développement économique et du gouvernement. Eux, ils se sont procuré des terrains, et les premiers terrains qui étaient disponibles pour du développement étaient des terrains qui étaient gérés, donc, par cet organisme à but non lucratif et qui ont commencé à attirer des entreprises.

Après ça, ils ont développé plusieurs modèles de gouvernance. Il y a des modèles de gouvernance gérés entièrement par les autorités publiques, des modèles de gouvernance qui sont en partenariat public-privé, qui leur ont permis au fur et à mesure d'étendre leur territoire et de mettre en place toute leur stratégie de développement.

Donc, c'est vraiment une combinaison qu'ils ont choisie dès le départ, mais c'est l'action publique qui a été à la base du mouvement de développement.

M. Charbonneau (Mathieu) : Puis il y a toujours cette table commune aussi, là, où est-ce que tous ces acteurs-là se rassemblent, travaillent d'une manière concertée. Et ils vont plus loin, là. C'est ce qu'on admire, en fait, d'eux. Une entreprise vient s'établir, on regarde avec eux, bon, d'ici cinq ans, c'est quoi, tes besoins. Je vais avoir besoin de tant d'employés dans tel secteur? Bien, ils vont travailler avec les collèges, les centres de formation de la région pour former ces employés-là qui vont être nécessaires d'ici cinq ans. Donc, c'est un peu ça qu'on veut faire aussi. On a créé des jeux pour les étudiants au niveau du secondaire pour faire connaître notre secteur d'une manière positive pour les jeunes mais aussi pour les gens qui cherchent un emploi.

Donc, encore une fois, ce guichet unique là, ce SEDA là ou l'entité qui serait porteuse ici a ce rôle-là. Donc, oui, c'est intéressant de les attirer, mais il faut les garder aussi et travailler avec eux au niveau de la formation, au niveau du développement, au niveau des investissements avec les outils qui sont en place pour grandir. C'est ça que Savannah a très bien réussi, là.

M. Coiteux : Est-ce qu'on a des... J'ai combien de temps?

Le Président (M. Auger) : Six minutes.

M. Coiteux : Six minutes. Est-ce que vous identifiez déjà, à l'heure actuelle, des enjeux du côté des ressources humaines dans ce secteur-là, ici, au Québec?

M. Charbonneau (Mathieu) : Tout à fait. Bien, on a vraiment un chantier qui est axé là-dessus. On travaille, bien sûr, avec les comités sectoriels de main-d'oeuvre au niveau du routier, au niveau du maritime. C'est sûr que, le routier, il y a une très grande pénurie qui s'en vient, là, c'est des milliers d'emplois qui seront nécessaires dans les prochaines années, mais on le voit au niveau du maritime, du ferroviaire aussi. Et c'est un peu la méconnaissance aussi. Donc, bien sûr, on est très forts, et ça aussi, c'est très attractif, là, l'aéronautique, l'informatique. Donc, le secteur est peut-être un peu moins connu aussi, donc c'est ce qu'on tente de travailler. On a justement fait un livre blanc pour travailler avec Emploi-Québec pour faire cette promotion-là. On travaille beaucoup avec l'industrie aussi au niveau des formations qui sont déjà accessibles, qu'elles répondent vraiment aux besoins du milieu. Mais c'est quelque chose que, même, on le voit dans les plans de développement des zones industrialo-portuaires, c'est un enjeu déjà clé. Il faut cibler rapidement les besoins et se préparer en avance. Donc, l'entreprise qui va venir s'établir va avoir besoin d'employés, de caristes, de manutentionnaires, d'experts en logistique, maintenant, donc c'est là qu'il faut le travailler, oui, c'est un enjeu.

M. Coiteux : Je reviens à Savannah. Le modèle, il s'est développé à partir de quand puis sur quelle période, là? Comment ça s'est déployé dans le temps?

Mme Amiel (Magali) : Dans le temps, les débuts, on remonte à une vingtaine d'années, c'est quand ils ont saisi les opportunités quand il y a eu des grandes grèves dans l'Ouest américain, où il y avait de la difficulté à sortir les conteneurs, il y avait énormément de retard. Eux, ils ont saisi l'opportunité de se positionner comme un port via le canal de Panama. Et, à partir de là, ça a vraiment été une volonté politique au départ de positionner Savannah comme un port, d'amener les acteurs principaux. Ils avaient déjà... Un petit peu comme le modèle de Montréal, des compagnies ferroviaires étaient en place, ils avaient de bons axes de transport. Donc, ils ont axé leur stratégie pour attirer des gros joueurs, c'est ça qui a été intéressant dans leur stratégie, ils ont attiré des gros joueurs en tant que centre de distribution, et ces joueurs-là, vous savez... On parlait de l'exemple de Décathlon tout à l'heure. Quand on amène une grande entreprise, elle ne vient jamais seule hein? Donc, ces grands joueurs là ont amené des petites entreprises avec eux. Puis après, au niveau de la chaîne logistique, quand les gens ont constaté qu'il y avait déjà des incitatifs, que ce soit... Pour implanter une entreprise à Savannah, à l'époque, et même encore aujourd'hui, entre 90 et 160 jours vous pouvez être opérationnel. Donc, ça, c'est vraiment quelque chose, au niveau de la rapidité, qui est dur à battre et qui, dans un domaine comme la logistique et le transport, où chaque minute compte, ça devient un avantage non seulement compétitif, mais opérationnel.

M. Charbonneau (Mathieu) : Puis après c'est une roue qui tourne. Plus que tu as de marchandise qui sort, qui rentre, dans une région, plus que tu vas avoir de services qui vont être en place, plus que ta capacité augmente, et les coûts vont diminuer. Donc, les entreprises qui cherchent à entrer dans un endroit pour entrer et sortir la marchandise vont cibler ces endroits où il y a beaucoup de capacité de mouvement. Donc, Savannah l'a vu, là. Au cours des 10 dernières années, ils ont vraiment explosé, plus de 250 centres de distribution qui sont dans la région. On ne veut pas aller à cette grosseur-là, bien sûr, on le comprend très bien, mais c'est d'instaurer cette roue-là. Donc, plus de capacité, plus d'entreprises qui viennent s'établir.

Le Président (M. Auger) : À peu près deux minutes.

M. Coiteux : Moi, ça va aller, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Ça va? Nous allons maintenant...

M. Coiteux : Je ne sais pas si ma collègue ici a...

Le Président (M. Auger) : Oui? Ah! excusez-moi. Mme la députée de Vaudreuil. Avec plaisir.

Mme Nichols : Oui, merci. Alors...

Le Président (M. Auger) : Deux minutes.

• (9 h 50) •

Mme Nichols : Deux minutes, oui. Ce ne sera pas très long.

Vous avez parlé un petit peu plus tôt... Là, je reviens un petit peu en arrière. M. le ministre vous a demandé... puis vous avez soulevé qu'il y avait un certain délai, que c'était long, que... Moi, j'aimerais savoir un peu plus précisément qu'est-ce qui bloque. Vous dites qu'on n'est pas assez rapides, que les gens vont s'installer, par exemple, à Cornwall. Est-ce que vous pouvez nous donner un exemple où c'est trop lent ou nous dire, tu sais, concrètement où ça bloque? Bien que... Là, je vois des sourires, là, mais j'ai déjà été assise du côté municipal, donc j'ai une petite idée de... j'ai une petite idée, mais je voulais vous entendre à cet effet-là, entre autres, CargoM, là.

M. Charbonneau (Mathieu) : Bien, c'est sûr, on n'a pas cette expertise-là directement, et je vais laisser les gens des CLD aussi répondre directement, mais c'est sûr qu'au niveau de l'acquisition de terrains, pour l'acquisition, c'est

vraiment la question, et surtout lorsqu'il y a un terrain qui est peut-être contaminé ou qui a une problématique à ce niveau-là. Donc, cette rapidité-là, je m'en tiendrais vraiment à ce point-là, au niveau de l'acquisition du terrain rapidement.

Mme Nichols : Donc, je comprends que c'est l'enjeu majeur, là, qui bloque le développement des projets ou qui ralentit...

M. Charbonneau (Mathieu) : Qu'on voit de notre côté, c'est sûr. Tout à fait.

Mme Nichols : Très bien, merci.

Le Président (M. Auger) : Ça semble être une bonne réponse. Merci beaucoup. Donc, nous allons poursuivre avec l'opposition officielle pour les neuf prochaines minutes et 30 secondes. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Je vais laisser la parole à ma collègue d'Hochelaga-Maisonneuve.

Le Président (M. Auger) : Avec plaisir. Mme la députée d'Hochelaga-Maisonneuve.

Mme Poirier : Merci. Merci beaucoup. Bonjour, bonjour aux collègues, au ministre.

Écoutez, on se connaît, on se voit régulièrement. Une de vos recommandations, en page 19, est de faire clarifier le projet de loi introduire le fait que... Parce que le projet de loi mentionne les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal. Moi, j'en vis une à côté de chez nous qui n'est pas nommée là. Pourquoi vous trouvez ça important de faire nommer celles dont on veut faire la promotion dans le projet de loi? Et quel avantage de les faire inclure dans le projet de loi en les nommant?

M. Charbonneau (Mathieu) : Bien, c'est sûr que l'outil, puis c'était peut-être un des enjeux, là, qu'on avait en 2015, c'est que c'est un outil qui est très intéressant pour la grande région du Grand Montréal, mais, c'est ça, il faut que ce soit équilibré pour tous, pour tous les joueurs, donc les zones industrialo-portuaires comme les pôles logistiques le long de la 30 aussi. Nous, on revient toujours à notre multisite. On est déjà une plaque tournante. En anglais, même, ils mentionnent qu'un «logistic hub», c'est la grande région de Savannah. Donc, la plaque tournante, le pôle logistique, pour nous, c'est le Grand Montréal avec du multisite, avec des sites qui répondent à différents besoins. Donc, c'est important de bien les nommer d'une manière égale pour que la communauté, pour que les gens qui cherchent comprennent qu'il y a des possibilités et qu'ils ne soient pas poussés non plus à aller dans un endroit spécifique, qu'ils peuvent choisir selon leurs besoins, selon leurs critères et leurs capacités aussi. Donc, c'est pour cette raison.

Mme Poirier : Suite à la réponse du ministre, vous avez conclu ensemble que, dans le fond, la rapidité était la clé, en tant que tel. Moi, je vous répondrais : La rapidité versus la qualité de vie. Moi, chez moi, dans Hochelaga-Maisonneuve, on nous a installé une zone industrialo-portuaire à côté des résidences. En tout cas, elle s'installe, là, à côté des résidences. Alors, qu'est-ce qui est le plus important, selon vous? La qualité de vie des résidents ou la rapidité des marchandises?

M. Charbonneau (Mathieu) : C'est, bien sûr, les deux. C'est très important. L'idée, c'est d'utiliser des terres qui sont déjà zonées industrielles, qui sont déjà dans ce cadre-là. C'est sûr qu'avec l'exemple que vous mentionnez, là on est, à ce moment-ci, très impliqués dans ce dossier. Nous, par nos études, l'idée, c'est d'être proches, comme le mentionnait Magali, des grands systèmes de transport. Donc, d'être près d'un port, c'est très avantageux pour les entreprises, coupe au niveau de leurs déplacements, donc ça amène une meilleure qualité de vie. Donc, on a moins de transport, moins de pollution qui se fait.

Bien sûr, l'acceptabilité sociale, et on apprend beaucoup aussi avec le dossier en cours, c'est très important aussi. Donc, c'est important, dans le plan de développement qu'on fait avec la zone industrialo-portuaire, de bien caractériser ces zones industrielles ou ces terrains qui sont déjà propices, mais c'est un enjeu aussi qu'on voit qui est très important. Je le vois plus peut-être au niveau des actions concrètes dans les zones industrialo-portuaires, dans les pôles logistiques qu'au niveau du projet de loi, mais ça demeure une priorité pour nous.

Mme Amiel (Magali) : C'est sûr qu'il va falloir trouver un moyen où on va préserver la qualité de vie des gens qui sont installés là puisque c'est leur résidence, ils ont acheté, et puis ils ont une qualité de vie, mais il faut trouver un moyen aussi pour soutenir notre pôle logistique. Pourquoi? On se rend compte qu'en ce moment ça bouge beaucoup, et, comme on l'a vu avec les partenaires, comme on le voit avec les études, la proximité des centres intermodaux, donc la proximité d'un port de Montréal, dans notre cas, c'est vraiment notre clé de succès, notre force.

Maintenant, on a regardé un petit peu ce qui se fait ailleurs, notamment, dans les ports européens, qui sont confrontés aux mêmes enjeux que dans Mercier—Hochelaga-Maisonneuve en ce moment, qu'est-ce qu'ils ont fait. Comment ils sont arrivés à avoir cette cohabitation? Qu'est-ce qui a été mis en place pour préserver la qualité de vie tout en, aussi, favorisant le développement économique? Donc là, il faut regarder différents projets, différentes technologies qui sont mises en place pour limiter les inconforts liés au bruit, liés aux poussières, hein? Il y a énormément de technologies qui ont été mises en place qu'on se doit de regarder. Parce que, le projet, pour qu'il marche, il faut aussi qu'il soit... Vu qu'on va être dans des milieux urbanisés, quand on parle de projets dans la grande région de Montréal, donc, il faut qu'on prenne en compte cette planification-là, du côté de l'industrie, mais aussi du côté des gouvernements, dans le sens où des

fois on a vu, par le passé, des autorisations d'implantation de logements à moins de deux mètres d'une voie ferrée ou des choses comme ça qui empêchent d'avoir des mesures de mitigation, que ce soient des murs antibruit, des talus végétalisés ou l'implantation de technologies qui vont préserver la qualité de vie. Donc, ça, ça va être important de le travailler en collaboration avec l'industrie, avec les parties prenantes pour qu'on puisse à la fois préserver la qualité de vie des gens mais aussi participer au développement économique, parce que l'intérêt aussi d'avoir une zone logistique ou d'avoir des entreprises logistiques, ça va être au niveau des emplois, ça va être au niveau du développement de services de proximité, des commerces aussi, qui peut amener une certaine revitalisation dans des quartiers qui ont souffert de désindustrialisation ou de perte de commerces. Il faut regarder vraiment le grand portrait mais se doter d'outils de gouvernance qui vont préserver les actions de chacun.

M. Charbonneau (Mathieu) : Puis c'est ça qu'on vient... Juste, peut-être, quand on parle du guichet unique, c'est un peu ce rôle-là que le guichet unique peut amener, s'il y a un lien avec l'entreprise, comprend, l'entreprise, qu'est-ce qu'elle génère comme bruit, comme, peut-être, comme nuisance, pourrait suggérer justement des terrains peut-être qui sont à l'extérieur de zones qui sont plus urbanisées. Donc, c'est d'avoir cette entité qui est neutre, qui dit : Oui, on vous veut mais pas à tout prix, on vous veut dans le meilleur environnement possible pour votre développement présent mais futur. Donc, c'est un peu le rôle de ce guichet unique là, qui peut conseiller, là.

Le Président (M. Auger) : Mme la députée. 3 min 15 s.

Mme Poirier : Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Auger) : 3 min 15 s.

Mme Poirier : Ah! D'accord. Ça va être très court, puis je veux une petite réponse courte parce que je veux laisser du temps à mon collègue.

Vous parlez de caractérisation. Vous parlez aussi que le guichet unique pourrait faire des propositions, en tant que tel. Mais, dans le projet de loi, on ne voit pas que le guichet unique prévoit l'acceptabilité sociale. Bien au contraire, on arrive avec un décret qui décide de tout, sans consultation des citoyens, sans... Par exemple, l'office de consultation de Montréal, on vient de faire une loi pour, justement, enlever les référendums et se donner des nouvelles règles de consultation. On ne voit rien dans ce projet de loi là qui fait ça, on ne voit rien... Le respect des plans d'aménagement, on le voit bien, là, moi, je le vis tous les jours, là, dans mon quartier, il n'y a aucun respect de ça. Alors, je n'ai aucune garantie actuellement dans le projet de loi. Chez nous, c'est aussi un problème.

Alors, moi, je souhaite que la recommandation 11, là, que vous faites, là, qui est de s'assurer que les infrastructures routières seront en lien... bien, moi, j'ajouterais aussi en lien avec la qualité de vie des gens, parce que, de passer une bretelle d'autoroute à côté d'un centre de résidences de personnes âgées, je ne pense pas que c'est une bonne idée pour tout le monde.

M. Charbonneau (Mathieu) : Tout à fait. Réponse courte : Oui, on voit le lien très important. Puis on le voit aussi avec, justement, le développement des zones industrialo-portuaires, où toutes ces préoccupations-là sont prises en compte. Donc, c'est, en fait, de faire le lien. Ça revient un peu à notre recommandation n° 1, c'est de mettre en lien qu'est-ce qui est déjà en place, donc, pour s'assurer de vos points.

Le Président (M. Auger) : M. le député de Verchères. 1 min 45 s.

M. Bergeron : Merci. Je vais être très rapide.

Vous avez mis l'emphase sur l'importance d'être rapide dans l'identification, l'attribution des terrains pour permettre l'implantation des industries de façon complémentaire sur l'ensemble du territoire. Tout le monde s'entend pour dire qu'il faut y aller prioritairement avec des terrains industriels.

Il y a une disposition dans le projet de loi qui prévoit un mécanisme de compensation ou de transfert dans le cas où on va du côté des terres agricoles, sauf qu'on ne prévoit ça que pour le secteur ouest de l'autoroute 30. Voyez-vous là une lacune dans le projet de loi?

• (10 heures) •

M. Charbonneau (Mathieu) : Tout à fait. L'idée de l'outil, puis on le rementionne, c'est pour le Grand Montréal. Donc, nous, quand on vend notre plaque tournante, il faut s'assurer que l'outil est pour le Grand Montréal. Une entité qui veut venir s'établir ici ne va pas faire la différence entre l'est, l'ouest. Pour eux, ils s'établissent dans le Grand Montréal, ils vont utiliser les infrastructures de transport que le Grand Montréal offre. Donc, l'outil, il faut qu'il réponde vraiment à tout le territoire, il faut qu'il offre cette neutralité-là pour tout le grand territoire, ça, c'est, en effet, certain, pour notre position.

Le Président (M. Auger) : 30 secondes, M. le député.

M. Bergeron : Ça va aller.

Le Président (M. Auger) : Ça va aller? Donc, nous allons maintenant poursuivre avec le porte-parole de la deuxième opposition, M. le député de Blainville, pour 6 min 30 s.

M. Laframboise : Oui, merci, M. le Président. M. Charbonneau, Mme Amiel, M. Noël, merci de votre présence.

Moi, je veux me concentrer, là — j'ai moins de temps — sur le guichet unique. Présentement, dans la région de Montréal, il y en a déjà un, guichet unique, qui s'appelle le PMAD. S'il y a quelqu'un qui peut me convaincre que ça a amélioré les affaires, là, je suis prêt à l'entendre, O.K., là. Tout ce que ça a fait, c'est rajouter du temps puis rajouter des délais.

Donc, à quelque part, moi, quand je lis «le guichet unique», puis on parle dans un pôle logistique du territoire de la municipalité des Cèdres, de la ville de Contrecoeur et aux abords de l'autoroute 30, dans la région de la Montérégie, déjà là, pour moi, là, ça me rassure, dans le sens où je me dis : Si on peut confier ça aux autorités locales, là, qu'elles soient capables d'être rapides, là, puis qu'on les dégage du PMAD, là on va opérer, là on va être capable d'avoir les mêmes délais que Savannah. Sinon, le Québec, de la façon dont c'est fait, M. le ministre, là, je vous parle en logistique, en temps c'est ingérable. Puis vous allez avoir des élus, là, vous leur parlerez, là, je n'ai pas besoin, là... C'est ça, la réalité. C'est ingérable au point de vue temps si tu veux faire affaire avec des gens d'affaires qui sont pressés puis qui veulent s'installer.

Donc, si vous me proposez un guichet unique qui va avoir la grande région de Montréal puis qui va nécessiter le temps, il va falloir que vous me convainchiez, là, parce que déjà là... Moi, je trouve que le guichet unique qui va couvrir la Rive-Sud puis Les Cèdres, Contrecoeur, Vaudreuil... Contrecoeur puis l'autoroute 30... déjà là, là, ça m'intéresse, dans le sens où, si on peut confier le plus possible de pouvoirs aux élus locaux pour qu'ils soient capables... parce que c'est eux qui savent comment ça fonctionne, on va être rapides.

Dans votre recommandation 7, c'est : Accélérer le processus d'autorisation. Donc, comment vous pouvez me convaincre, là, qu'un guichet unique qui va regrouper la grande région de Montréal va être un processus qui va faciliter les autorisations? Convainquez-moi de ça, vous, là. Parce que vous faites...

M. Charbonneau (Mathieu) : ...un exemple concret pourrait être, justement, la création de Cargo Montréal.

À un autre niveau, dans notre secteur, il y avait peu de collaboration. Il y avait, bien sûr, du développement qui se faisait, mais, depuis la création de Cargo Montréal, on le voit, le rail, le routier, le maritime, le ferroviaire se parlent, se parlent de manière... au niveau de la compétitivité, oui, interne mais au niveau de la plaque, donc, travaillent ensemble. Donc, on le voit un peu de la même manière au niveau de ce guichet unique, c'est d'asseoir ces joueurs-là.

C'est sûr qu'au niveau urbanistique, PMAD, ce n'est pas à notre niveau directement. Nous, on est en lien avec les gens qui transportent et qui bougent la marchandise. Mais le mot «collaboration», ça, ça revient toujours. On le voit, on a fait des études, on a fait plusieurs sondages. Aussitôt que les gens sont autour d'une table, discutent de l'enjeu, on va avoir une amélioration. On a déjà beaucoup d'outils qui sont en place, il faut les mettre en commun. Il faut des outils au niveau du gouvernement aussi pour accélérer la rapidité.

Donc, la réponse courte, c'est cette collaboration-là. On l'a vu avec la création de Cargo, ça a été très positif. Je pense qu'on peut faire la même chose avec ce guichet unique là, avec une gouvernance qui est bien structurée.

M. Noël (Philippe) : Oui, en fait, quand on parle de processus d'autorisation efficaces puis accélérés, dans notre mémoire, ce n'est pas de diminuer l'importance des phases d'autorisation, c'est simplement que les processus administratifs soient le plus efficaces et le plus rapides possible.

Dans le dernier plan budgétaire du gouvernement, il y a une page complète qui parle du Conseil consultatif sur l'économie et l'innovation, puis à l'intérieur de ce conseil-là, d'ailleurs, il y a notre présidente de CargoM et présidente-directrice générale, Mme Sylvie Vachon, qui y siège. Il y a également Mme Madeleine Paquin, qui est vice-présidente chez CargoM et présidente de Logistec. Puis eux autres, ils parlent vraiment de la simplification de la documentation qui est demandée, la simplification des processus. On croit beaucoup qu'un guichet unique qui vient centraliser l'ensemble des ressources ça fait en sorte que, pour un investisseur, c'est beaucoup plus facile d'avoir accès à une seule ressource, qui va centraliser l'ensemble des informations, plutôt que de faire appel à plusieurs ressources, plusieurs intervenants différents alors qu'ils ne disposent pas nécessairement du temps nécessaire pour pouvoir le faire, là, et des ressources non plus.

M. Laframboise : Sauf que c'est le milieu municipal qui émet les permis. Donc, à quelque part, moi, je pense que tout guichet unique doit être en collaboration... ou avoir une place très importante au milieu municipal. C'est eux autres qui émettent les permis. Et dans toute la... En tout cas, l'objectif, là, si le gouvernement est toujours logique avec lui-même, là, c'est de décentraliser vers les villes puis qu'elles soient vraiment autonomes. Donc, à quelque part, tant qu'on ne les a pas puis qu'eux autres ne sont pas impliqués directement dans la prise de décision, on n'avance pas, là.

Puis là, quand je parle, là, moi, je parle du milieu local, là, ceux qui ont à prendre... ceux qui gèrent les terrains présentement, là, je ne parle pas, là, de la grande région de Montréal, qui, comme je vous dis, là, est un frein au développement des couronnes, là, je vous le dis, là. C'est ça, la réalité, dans la vraie vie, là, au point de vue temps puis logistique, là. Mais il reste quand même que, si on veut développer ça puis qu'on veut être efficaces, il va falloir que, dans votre concept de guichet unique, vous vous assoyiez puis...

Là, je comprends, vous parlez avec les gens de l'industrie, mais, à moins que vous ne demandiez le pouvoir d'émettre les permis, là, puis là, à ce moment-là, là, ça veut dire que vous prendriez le pouvoir des villes, vous n'avancerez pas plus. Je veux dire, les délais, là, c'est correct pour vous autres d'avoir un concept, là, où c'est facile pour l'entrepreneur, il sait où il s'en va, il sait rapidement toutes les étapes qu'il a à réaliser, mais c'est le milieu municipal, c'est le local qui émet les permis. Donc, il faut être capable, dans ce guichet unique là, de se donner ce pouvoir-là.

Et plus on l'étend, plus on l'étend à la grande région de Montréal, plus il y a des joueurs, plus il y a des intervenants, puis moins rapide est la prise de décision. Donc, c'est pour ça que... Je comprends, là, que vous vouliez rajouter tout le secteur du port, vous aimeriez peut-être qu'il soit défini dans le guichet unique, mais plus on en ajoute,

plus on éloigne la décision de ceux qui la prennent puis plus on retarde. À moins qu'on réussisse de me convaincre qu'on on va agir autrement, là. Mais présentement, au Québec, là, le problème du Québec, c'est ça, là, ça prend 13 mois avant d'avoir une autorisation, ça fait qu'on oublie ça, même pour une entreprise... Ça n'a aucun sens. Dans la grande région de Montréal, là, oubliez ça. Moi, je vis sur la Rive-Nord, là, puis je sais que ceux qui sont sur la Rive-Sud vivent la même chose, c'est un délai infernal pour autoriser une entreprise à s'installer, alors que, les gens d'affaires, la seule chose qu'ils n'ont pas, c'est la patience, c'est ça. Puis ça, là, non. C'est pour ça qu'ils ont réussi à faire de l'argent, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. Je suis obligé de couper votre élan parce que c'est tout le temps que nous avons à notre disposition. Donc, Mme Amiel et MM. Noël et Charbonneau, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission.

Je suspends quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 10 h 7)

(Reprise à 10 h 12)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants du port de Montréal. Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre présentation, et par la suite il y a une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien vouloir vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre exposé. À vous la parole.

Port de Montréal

Mme Roux (Sophie) : Bonjour. M. le ministre, M. le Président, membres de la commission. Mon nom est Sophie Roux, je suis vice-présidente aux affaires publiques au port de Montréal. Je suis accompagnée de M. Daniel Dagenais, vice-président aux opérations au port de Montréal. Je prendrai la parole en premier, et M. Dagenais terminera notre présentation.

Nous voulons vous remercier d'abord, d'entrée de jeu, pour cette opportunité de venir vous présenter nos commentaires afférents au projet de loi n° 85 qui porte sur l'implantation de deux pôles logistiques, d'un corridor de développement le long de l'axe de l'autoroute 30 et du développement de zones industrialo-portuaires dans la grande région de Montréal.

C'est un projet de loi qui nous interpelle beaucoup puisqu'il propose la mise en place de mécanismes et de dispositions qui, en tenant compte de nos observations, auraient invariablement un effet accélérateur sur le développement actuel et futur du port de Montréal ainsi que sur l'économie québécoise. De plus, l'objectif de faire de l'autoroute 30 un corridor de développement économique nous apparaît comme étant une opportunité historique pour structurer l'industrie de la logistique et optimiser cet accès qui relie Montréal aux grands marchés de l'Ontario et du Midwest américain, des marchés que le port de Montréal dessert depuis toujours, particulièrement par l'acheminement des marchandises conteneurisées.

L'utilisation de terrains limitrophes aux installations portuaires pour des fins d'efficience et d'économie d'échelle ne date pas d'hier. C'est un phénomène auquel on se réfère aujourd'hui comme la colocalisation et c'est un phénomène qui s'est manifesté naturellement et dont les exemples se sont multipliés au fil du temps. Il suffit de penser à des joueurs économiques de chez nous comme Sucre Lantic ou encore les levures Lallemand, qui se sont implantés aux abords de nos installations il y a plus de 100 ans. Plus récemment, l'entreprise CanEst, installée dans un ancien silo à grains, numéro 3, du port de Montréal et spécialisée dans la conteneurisation du grain, donc un service à valeur ajoutée, incarne aussi ce mouvement d'attraction qu'exerce naturellement un port sur les entreprises à valeur ajoutée ou encore celles qui désirent tout simplement optimiser leur accès portuaire et réduire leurs coûts de transport.

L'érosion du tissu industriel autour du port de Montréal au cours des dernières décennies nous a toujours interpellés et nous a amenés à nous impliquer activement dans le développement de deux zones industrialo-portuaires, soit celle de Contrecoeur et celle de Montréal, et ce, toujours dans un souci de saine cohabitation avec la communauté. Elle nous a aussi amenés à être un ardent promoteur du concept de pôle logistique portuaire ou d'un regroupement industriel comme CargoM, la seule et unique grappe logistique en ce genre en Amérique du Nord, que vous venez tout juste de rencontrer. C'est notre expertise dans le fonctionnement des chaînes de logistique et notre solide connaissance des conditions nécessaires pour assurer le succès des acteurs de ce secteur qui nous amènent devant vous pour commenter le projet de loi n° 85.

Quelques mots rapides concernant le port de Montréal. C'est un port qui est le premier en importance dans l'Est du Canada et le seul port à conteneurs au Québec et en Ontario, et il est cinquième en importance sur la côte Est nord-américaine. C'est un port diversifié, donc, qui manutentionne du vrac solide, liquide, marchandise conteneurisée, non conteneurisée. Il est aussi responsable de l'accueil des croisiéristes.

Le port de Montréal commerce avec le monde. Il est connecté à tous les continents et à plus de 140 pays. Il est la porte d'entrée naturelle du marché européen. Il est aussi la route la plus courte entre l'Europe et la Méditerranée et le cœur de l'Amérique du Nord. L'huile d'olive, le vin que vous consommez, les vêtements ou les meubles que vous achetez ont transité par le port de Montréal. Les retombées économiques et les emplois directs et indirects générés par le port font de lui un moteur économique unique et important pour l'économie de Montréal, du Québec et du Canada.

Montréal est une chaîne logistique de calibre mondial, et le port est au cœur de cette chaîne. Nous disons souvent qu'un port, c'est beaucoup plus qu'un navire, et un port seul, ce n'est rien. Notre rôle est de recevoir mais aussi d'assurer

un acheminement rapide et compétitif de la marchandise des importateurs et exportateurs aux marchés ciblés. Le succès du port est donc tributaire de l'efficacité de la chaîne logistique ou de l'intermodalité qu'il supporte et à toute autre condition facilitante pour la distribution des marchandises.

Montréal possède des atouts indéniables en matière d'infrastructures logistiques régionales, dont l'énumération est faite dans notre mémoire, mais l'infrastructure à elle seule ne garantira pas le succès d'une stratégie de pôle, qui doit aussi englober la dimension de mécanismes d'aménagement de territoire et le climat d'affaires facilitant si elle souhaite attirer des firmes de calibre international. La compétition entre les chaînes logistiques et les ports de la côte Est nord-américaine est féroce. Cette compétition fait en sorte que les accès au terrain, les conditions d'utilisation de ces terrains, les coûts et les délais d'implantation deviennent tous des éléments déterminants dans la décision d'investisseurs de choisir Montréal, ou le Québec, ou un autre endroit comme site d'implantation. Les villes portuaires de Savannah, dont vous venez d'entendre parler, Anvers et Rotterdam sont d'excellents exemples dont nous pouvons nous inspirer. Elles ont une infrastructure enviable, mais elles ont surtout su mettre en valeur la relation entre le port et son industrie logistique dans l'aménagement de son territoire via un climat d'affaires ultraconvivial. Nous soutenons que le projet de loi n° 85 doit aussi consolider les assises logistiques sur l'île de Montréal pour faire en sorte que Montréal puisse se différencier davantage de la compétition.

Le développement d'activités logistiques à Montréal comporte des enjeux différents que ceux des zones ou pôles visés dans le présent projet de loi mais ne sont pas moins importants. Qu'il s'agisse d'enjeux liés au zonage, à la contamination, à la disponibilité des terrains ou à la spéculation, ils représentent tous des défis de taille, qui mériteraient un coup de pouce.

Nous pensons que la même logique que celle définie pour l'aménagement des pôles logistiques dans le projet de loi n° 85 devrait s'appliquer à Montréal, puisqu'il existe encore un potentiel de développement des activités de logistique dans les secteurs à proximité du port. L'application de cette logique devrait par ailleurs être déployée plus rapidement, puisque l'impact serait immédiat sur nos activités actuelles.

• (10 h 20) •

M. Dagenais (Daniel) : Nous supportons l'implantation d'un pôle logistique à Contrecoeur puisque ce site représente la croissance et l'avenir du port de Montréal, et ce, à courte échéance. L'APM possède près de 400 hectares de terrain à Contrecoeur déjà, il s'agit de la plus grande réserve foncière portuaire présentement disponible sur toute la côte Est nord-américaine. C'est un atout de taille et une occasion unique pour déployer de nouvelles activités portuaires reflétant les meilleures pratiques du jour.

Suite à une évaluation des capacités requises pour le futur du port de Montréal, nous avons entrepris la réalisation d'un nouveau terminal de plus de 1 million de conteneurs sur ce site. Plus de 30 millions de dollars ont déjà été investis dans ce projet depuis les années 80. Et nous en sommes rendus à l'étape de déposer, au cours des prochaines semaines, l'étude d'impact auprès de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. La construction d'un nouveau terminal à Contrecoeur s'étalera sur une période de quatre ans dès le début de la prochaine décennie et représente un investissement de plus de 650 millions de dollars, avec des retombées économiques solides autant pour la période de construction que pendant la période d'exploitation de ce nouveau terminal. Nous sommes d'avis que la création d'un pôle logistique à proximité d'installations portuaires de classe mondiale à Contrecoeur sera susceptible de créer des milliers d'emplois supplémentaires, autant pour les activités portuaires que pour les activités à valeur ajoutée d'un pôle en tant que tel. Aussi, l'implantation d'un pôle créera des opportunités de commerce extérieur pour les industries et les commerces appelés à s'en servir, et ces derniers pourront encore plus tirer profit d'un contexte économique favorable, incluant la mise en oeuvre imminente de l'accord de libre-échange avec l'Europe.

Notre dernier commentaire repose sur un facteur de succès que nous avons déjà évoqué un peu plus tôt mais qui vaut la peine de s'y attarder un peu plus : implanter un climat d'investissement favorable, c'est-à-dire un mécanisme d'encadrement des investisseurs potentiels doté d'un ensemble d'incitatifs concrets pour attirer des investissements de manière expéditive.

Les villes de Montréal et de Contrecoeur disposent d'un vaste potentiel de marchés d'importation et d'exportation. Elles disposent également d'une intermodalité permettant de justifier le développement d'activités logistiques au sein d'une zone industrialo-portuaire ou de pôles.

La première tâche consiste à assurer la disponibilité de l'espace nécessaire pour le développement et le regroupement de ces entreprises. Ensuite, il nous semble impératif de mettre en place un guichet unique pour traiter les demandes d'occupants potentiels avant même l'élaboration et la mise en place d'une stratégie d'attraction des investisseurs. Ceci doit être accompagné d'un ensemble d'incitatifs concrets démontrant clairement les avantages reliés à un emplacement au sein d'un pôle. L'ensemble de ces incitatifs doit devenir un élément différenciateur qui consolidera la compétitivité et le positionnement du Grand Montréal contre ses rivaux nord-américains.

En conclusion, il est important de rappeler que le projet de loi n° 85 arrive à point nommé non seulement pour le développement de notre projet de terminal à Contrecoeur, mais aussi pour consolider nos activités portuaires sur l'île de Montréal. Le marché confirme déjà l'énorme potentiel logistique de l'axe de l'autoroute 30, et l'implantation des groupes comme Jean Coutu, Costco, IKEA aux abords de l'autoroute 30 en sont de bons exemples. Le projet de loi n° 85 doit doter le secteur portuaire et de la logistique du Québec d'outils différenciateurs qui assureront la compétitivité contre les géants portuaires de la côte Est nord-américaine. L'élaboration de mécanismes et de dispositions favorisant le principe de colocalisation et la mise en place d'un guichet unique qui définira un ensemble d'incitatifs pour les investisseurs potentiels comptent parmi les outils clés à mettre de l'avant.

Enfin, nous réitérons l'importance d'inclure le pôle logistique de Montréal dans la portée du projet de loi n° 85, puisque son potentiel immobilier n'est pas entièrement exploité. Toute bonification du pôle montréalais, qui est déjà bien établi, bénéficiera à l'ensemble de l'économie du Québec. Merci beaucoup.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. M. le ministre, pour débiter la période d'échange. Il vous reste 15 minutes. 15 minutes, M. le ministre.

M. Coiteux : Merci, Mme Roux, M. Dagenais. Quelques questions, évidemment, bien sûr, juste pour clarifier un certain nombre de choses. Lorsque vous dites que les outils du p.l. n° 85 devraient s'appliquer à Montréal, vous parlez des zones industrialo-portuaires ou vous parlez de l'ensemble du territoire montréalais?

M. Dagenais (Daniel) : Principalement autour de la zone industrialo-portuaire, bien sûr.

M. Coiteux : Principalement ou exclusivement? Je veux juste comprendre. Parce que vous dites : Il y a des terrains, bon...

M. Dagenais (Daniel) : Oui, bien, vous savez, il y a un ensemble de territoires qui, selon nous, restent à être développés, et pourraient être exploités d'une meilleure façon, et pourraient bénéficier des dispositions qui sont déjà mises de l'avant à travers le projet de loi n° 85.

M. Coiteux : Mais, quand vous parlez de ces dispositions, c'est notamment les dispositions qui donnent les pouvoirs au ministre de décréter et d'établir les conditions d'aménagement, les zones, etc.?

M. Dagenais (Daniel) : Mais aussi bénéficier, naturellement, de la présence et du travail d'un guichet unique.

M. Coiteux : Oui, mais, donc... parce qu'on a eu un petit peu ces échanges-là tout à l'heure, peut-être pas aussi directement, mais ce qui signifierait, dans les faits, que c'est le gouvernement qui déciderait, donc, dans ce cas-là, des terrains qui pourraient être utilisés même à l'intérieur des limites de Montréal. C'est ce que vous proposez? Je veux juste être certain, là.

M. Dagenais (Daniel) : Oui.

M. Coiteux : Alors, comment vous voyez la réception pour une telle proposition dans le milieu montréalais de façon générale? Comment vous pensez que ça...

Mme Roux (Sophie) : Bien, en fait, la prémisse de cette recommandation est basée sur le fait qu'il existe... Avant d'aller installer des pôles logistiques ou des zones industrialo-portuaires dans un secteur zoné agricole, exploitons d'abord les secteurs qui sont déjà... déjà zonés — je m'enfarge toujours sur ces mots-là — mais industriels. Et il en reste passablement beaucoup sur l'île de Montréal. Et, le port étant présent, et cette dynamique de colocalisation au port étant manifeste depuis que le port existe, on se dit : Dotons-nous aussi d'éléments facilitants pour que des investisseurs ou des entreprises puissent utiliser ces terrains-là et être à proximité du port.

Donc, attardons-nous d'abord à des terrains déjà zonés industriels, vu qu'ils sont existants et à proximité du port, avant d'aller sur des terrains zonés agricoles.

M. Coiteux : Et maintenant le guichet unique, dans tout ça. Vous faites le lien. Comment vous voyez le fonctionnement de ce guichet unique?

M. Dagenais (Daniel) : Bien, en fait, on bâtit un peu sur le concept de Savannah, nous aussi. Bien entendu, je n'ai pas personnellement participé à toutes les tournées qui ont eu lieu avec CargoM et les délégations, mais on comprend que, naturellement, les entreprises, lorsqu'elles ont un nombre d'intervenants étrangers limité avec lesquels elles doivent traiter avant l'implantation... ça nous apparaît un facteur clé du succès, alors que la référence à un autre groupe ou à un autre groupe et, finalement, de passer de porte en porte pour pouvoir obtenir le même permis d'ouverture ou l'implantation nous apparaît un peu long puis surtout pas tout le temps couronné de succès. Et puis on l'a vu plus récemment... ou du moins on y a fait allusion, tantôt, sur Cornwall, qui a réussi à tirer son épingle du jeu quand même dans un secteur qui essentiellement se nourrit de trafic qui est dans notre région, en grande partie.

Donc, ce qu'on désire, c'est, oui, un guichet unique. Est-ce qu'on veut absolument que ce soit simplement le gouvernement ou que CargoM et l'industrie jouent un rôle? On pense qu'il y a de la place pour que plusieurs groupes viennent se joindre à cette entité-là, à cette organisation-là. Mais certainement je pense qu'il y a un mandat clair. Et il faut aussi que les gens qui participent au guichet unique soient imputables des décisions, mais aussi qu'il y ait un niveau de service qui soit déjà prédéterminé. On devrait être en mesure de pouvoir donner pas des assurances mais certainement une ligne directrice et des orientations claires aux entreprises qui viennent nous voir avec des projets. On ne peut pas simplement s'attendre à les garder en attente pendant des années de temps, indéfiniment. À ce moment-là, on les perd, bien entendu, là.

M. Coiteux : Comment vous verriez, justement, les rôles respectifs, disons, des autorités gouvernementales et d'autres participants éventuels ou d'autres parties prenantes éventuelles au projet de guichet unique? Comment vous voyez les rôles là-dedans, le cas échéant?

M. Dagenais (Daniel) : On n'a pas été à ce niveau de détail là, je vous dirais, honnêtement, M. le ministre.

M. Coiteux : Non, mais vous avez peut-être une vision. C'est parce que vous parliez du modèle de Savannah. Il y a visiblement là quelque chose qui peut nous inspirer.

M. Dagenais (Daniel) : En fait, tantôt, pour faire du pouce sur un commentaire qui a déjà été dit, naturellement les autorités locales doivent avoir un grand pouvoir puis certainement doivent obtenir une grande écoute. Il est clair que les intervenants locaux doivent avoir non seulement la volonté, mais aussi la capacité de définir la façon dont on va développer leur territoire, puis je pense qu'ils devraient être en mesure de pouvoir bien déterminer qui peut s'implanter et comment on va le faire, dans quel cadre.

Je pense qu'on a fait aussi mention tantôt, un peu plus tôt, de la cohabitation. On est sensibles, à l'administration portuaire, comme on est un port en zone urbaine, de tout l'enjeu de cohabitation avec les résidents et le contrôle des nuisances, que ce soit par la circulation, le bruit, les lumières ou la poussière. Donc, on est soucieux de ça aussi.

Ça fait que, donc, je pense qu'il faut qu'il y ait une somme d'écoute beaucoup plus... Il faut qu'il y ait un arbitre pour pouvoir jauger toutes ces préoccupations ou ces priorités-là.

M. Coiteux : Quand vous parliez des incitatifs qui peuvent être offerts par le guichet unique, c'est quoi, les incitatifs clés dans ce secteur-là qui devraient être priorisés?

• (10 h 30) •

Mme Roux (Sophie) : Bien, en fait, ça peut être des avantages fiscaux. Ça peut être déjà avoir des terrains prêts à être utilisés, c'est-à-dire, s'ils doivent être décontaminés, de faciliter la prise en main de ces terrains-là, de faire un travail en amont; s'il y a une réglementation à suivre ou à respecter en matière de revendications autochtones, par exemple, ou autres, bien, que le guichet unique ait déjà fait un peu ce travail-là pour que les terrains soient prêts à être utilisés, par exemple. Ce sont parmi ces exemples d'incitatifs qui plairaient certainement aux entreprises intéressées à s'implanter dans un pôle près d'un port.

M. Coiteux : Une autre question, puis je vous amène un peu dans une dimension un petit peu plus large. Lorsqu'on prend l'ensemble du... Évidemment, le projet de loi pourrait donner au ministre, par exemple, de l'Économie la possibilité d'utiliser le guichet unique dans d'autres zones industrialo-portuaires au Québec, mais on vise vraiment le corridor de l'autoroute 30, la grande région de Montréal, effectivement. Mais ça se décompose. Alors, il y a le corridor de l'autoroute 30, il y a le secteur ouest, il y a le secteur est, il y a l'île de Montréal aussi. Bon. Comment vous voyez la complémentarité des actifs entre les différents sous-secteurs, là, de cette grande région là en termes de développement à court terme, à moyen terme et à long terme du secteur de la logistique?

M. Dagenais (Daniel) : Je pense que toutes les trois zones, on y a fait référence tantôt... Je vais juste reprendre ou citer quelqu'un, tantôt, qui a parlé de multisite, de l'approche multisite et puis de la pluralité des besoins des usagers portuaires. Il n'y a véritablement pas une recette unique pour assurer le succès d'un projet de ce genre-là, clairement. Donc, c'est sûr qu'il faut d'abord avoir la capacité de pouvoir prendre le plus grand échantillon ou certainement pouvoir convenir aux besoins d'un plus grand nombre d'utilisateurs. Et puis il faut à la fois permettre une localisation à proximité, soit directement limitrophe ou riverain, avec le port, dans le cas où on parle d'un pôle logistique portuaire, mais on doit aussi, à l'occasion, permettre la proximité à des autoroutes ou des axes routiers, des axes ferroviaires ou même des sources d'énergie. À l'occasion, on a besoin aussi de gens qui vont être des grands employeurs, qui auront besoin, naturellement, d'accès à des masses d'employés et puis souvent avec des transports en commun. Donc, on a besoin d'une pluralité de tous ces éléments-là. Puis on doit avoir une réponse tout aussi habile pour chacun de ces...

Donc, c'est pour ça que, plutôt que de laisser un futur, potentiel usager de notre chaîne logistique montréalaise à lui-même pour départir tous les éléments constituants puis... tous les éléments d'une sélection de sites par lui-même, je pense qu'un bon médium ou certainement un bon arbitre pour pouvoir donner des informations claires mais aussi des engagements clairs aussi, parce qu'ils parleraient au nom du gouvernement ou ils parleraient au nom du ministre, je ne sais pas, ou d'un guichet unique quelconque... bien, je pense que ça nous prend quelque chose de bien défini. Mais tous les trois pôles vont jouer un rôle, c'est sûr.

Dans l'immédiat, naturellement, on pense qu'il y a des gains rapides. En anglais, on parle des fruits mûrs qui sont au bout de l'arbre, naturellement, au bas de l'arbre. On pense que la colocalisation portuaire sur les zones où on est déjà établis nous apparaîtrait des succès rapides à acquérir pour bâtir de l'expérience et puis littéralement se catapulte, plus tard, vers les autres pôles logistiques qui pourraient être développés dans les prochaines années.

M. Coiteux : Ma collègue de Vaudreuil avait...

Le Président (M. Auger) : Mme la députée de Vaudreuil. Cinq minutes.

Mme Nichols : Oui, merci, M. le Président. Alors, je pense que le ministre a quand même abordé un petit peu la question sur laquelle je m'enlignais, et vous avez en partie répondu à ma question. Vous parlez avec beaucoup d'intérêt du port de Montréal, évidemment, je le comprends. Vous parlez aussi beaucoup de Contrecoeur, vous avez aussi nommé le pôle Marguerite-D'Youville, puis on sait, là, qu'on parle d'autres pôles logistiques, on parle de Vaudreuil-Soulanges, on parle de Beauharnois, on parle... Puis le ministre de la Stratégie maritime nous disait qu'il y en a pour tout le monde le long de la 30. Donc, c'était un petit peu ce sur quoi j'aimerais vous entendre. Vous pensez quoi des autres pôles un petit peu plus éloignés comme Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois ou...

Mme Roux (Sophie) : En fait, c'est vrai qu'on passe un peu sous silence le pôle logistique Les Cèdres. Ça n'égalise pas une opposition au bien-fondé d'un tel pôle.

On a discuté et porté nos commentaires sur le pôle logistique qui nous touche le plus près, les pôles logistiques... ceux sur l'île de Montréal et de Contrecoeur, puisque l'expansion portuaire pour le segment de la manutention des contenants, pour nous, va se dérouler à Contrecoeur, on a acheté ces terrains-là à la fin des années 80, ça fait longtemps qu'on a cette vision-là, et les zones industrialo-portuaires, également, de la grande région métropolitaine, qui nous intéressaient.

Donc, notre silence ne veut pas dire une opposition. La position multisite, donc d'être favorable à plusieurs sites d'implantation de pôle logistique, c'est la position qu'on a toujours maintenue au cours des dernières années. Et on parle simplement de ces entités auxquelles le port de Montréal se sent plus interpellé, en fait.

Mme Nichols : Parfait. Merci. Je suis contente de l'entendre.

On parlait aussi de Contrecoeur, vous dites que vous avez acheté des terrains à Contrecoeur ou... On parle de combien d'hectares qui ont été acquis à Contrecoeur?

M. Dagenais (Daniel) : 400, tout près de 400 hectares de terrain.

Mme Nichols : Tout près de 400 hectares à Contrecoeur. Très bien. Pour moi, c'est... Je n'ai pas d'autre question.

Le Président (M. Auger) : Ça va, M. le ministre? Donc, nous allons maintenant poursuivre avec l'opposition officielle. M. le député de Verchères, vous avez 9 min 30 s à votre disposition.

M. Bergeron : Merci. Merci infiniment de votre présentation.

Je vais faire du pouce sur l'intervention de ma collègue de Vaudreuil simplement pour dire qu'il n'y a certes pas d'opposition à l'idée du multisite, mais j'ai bien entendu dans votre présentation que nous devons faire très attention, dans les gestes qui seront posés par le gouvernement et les différents intervenants impliqués, pour ne pas, à travers nos interventions, favoriser indûment la concurrence à Cornwall. Alors, ça, c'est un élément que j'ai retenu de votre intervention.

Ce que j'ai retenu également, c'est que vous avez bien souligné que l'avenir du port de Montréal et, d'une certaine façon, l'avenir du commerce international du Québec passent par l'agrandissement du port à Contrecoeur. Avec l'accroissement de la capacité du port au niveau du transport conteneurisé, ça va faire passer le port de Montréal parmi les trois premiers ports de la côte Est nord-américaine sur le plan du transport conteneurisé. Et on sait que l'avenir du transport est du côté du transport conteneurisé.

Ma collègue d'Hochelaga-Maisonneuve a à juste titre souligné le fait qu'il y a peut-être, certes, encore de l'espace à Montréal, mais il y a évidemment une volonté de percer des fenêtres sur le fleuve, sur les plans d'eau qui n'étaient peut-être pas nécessairement à l'ordre du jour au moment de la création du port et de son expansion, et il faut tenir compte de cette nouvelle dynamique et tenir compte d'un élément auquel le gouvernement est tenu de prendre en considération de par la Loi sur le développement durable, qui est celui de l'acceptabilité sociale.

De ce côté-là, il n'y a pas vraiment d'enjeu d'acceptabilité sociale à Contrecoeur puisque vous avez, vous l'avez souligné, été visionnaires, acquis une grande quantité de terrains qui sont en dehors du noyau villageois. Donc, il n'y a pas d'enjeu d'acceptabilité sociale, il n'y a pas d'enjeu de dézonage du côté de la bordure du fleuve. Et ça, je pense que ce sont des atouts qui plaident pour Contrecoeur, pour l'agrandissement du port, pour l'installation d'un pôle logistique, d'une zone industrialo-portuaire. Et je tiens d'ailleurs à remercier le gouvernement d'avoir tenu compte de cet élément absolument implacable, objectif qu'est celui de l'importance de ce site qu'est Contrecoeur pour l'avenir du Québec.

Ceci dit, dans le projet de loi, puis vous l'avez bien souligné, il faut d'abord développer les terrains zonés industriels. Et ça, on l'a entendu ce matin, le ministre a même insisté lui-même sur cet aspect. Mais il y a une disposition du projet de loi n° 85 qui prévoit un mécanisme de compensation, de transfert dans l'éventualité où il nous faille aller du côté de terres agricoles, sauf que les dispositions prévues dans le projet de loi n° 85 ne touchent que le secteur ouest de l'autoroute 30. Je ne vous ai pas entendus intervenir sur cet aspect. J'aimerais vous entendre sur cet aspect du projet de loi n° 85 que nous avons sous les yeux présentement.

• (10 h 40) •

M. Dagenais (Daniel) : Bien, moi, je vous dirais qu'effectivement on croit que les dispositions devraient... Les dispositions qui ont rapport avec la compensation et tout le mécanisme pour permettre la transformation d'une terre agricole en terre industrielle pour éventuellement servir pour le pôle logistique ou pour l'implantation de la zone industrialo-portuaire nous apparaît tout aussi importantes à Contrecoeur puis essentielles aussi, c'est clair. C'est sûr qu'on dispose, autour de Contrecoeur, dans le secteur de Contrecoeur, de beaucoup plus, probablement, de terrains industriels ou zonés industriels, il y a un patrimoine industriel puis un tissu déjà en place qui fait en sorte que ce n'est pas une préoccupation immédiate, mais c'est clair qu'à un moment donné la question va se poser. Et on ne peut pas, naturellement, créer, selon moi, deux sites avec deux mécanismes différents ou certainement une iniquité entre les deux zones.

D'ailleurs, notre questionnement sur... ou l'ouverture sur la possibilité d'ouvrir la question d'un pôle sur l'île de Montréal aux abords du port de Montréal nous amène à se questionner, naturellement, pas sur le changement d'une terre agricole vers une terre industrielle, puisque ce n'est pas le cas, mais les défis sont tout aussi importants et ils sont complètement différents. On a parlé tantôt de pollution, on a parlé de cohabitation, il y a certainement un enjeu là-dessus.

Mais on est intéressés, effectivement, à voir que les dispositions prévues pour la portion ouest s'appliquent effectivement dans la portion est.

Le Président (M. Auger) : La députée d'Hochelaga-Maisonneuve. 4 min 30 s.

Mme Poirier : Bien, écoutez, moi, à l'inverse de mon collègue, je vais dire exactement le contraire...

Une voix : La chicane est pognée.

M. Bergeron : Non, non, mais on est parfaitement en accord.

Mme Poirier : Mais on est parfaitement d'accord à dire le contraire l'un de l'autre.

Des voix : Ha, ha, ha!

Mme Poirier : Alors, tout ce qui s'est dit pour Contrecoeur, je suis d'accord. Mais appliquer le guichet, par exemple, aux terrains qui sont visés par le pôle logistique dans Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, bien là, c'est autre chose, parce que ça voudrait dire venir enlever les droits, justement, à l'arrondissement de faire des modifications au zonage. Ça voudrait dire que le ministre pourrait décider d'appliquer le zonage à la volonté du pôle et ne pas tenir compte des citoyens.

Alors, ça, il y a quelque chose là qui n'est pas, je dirais, en phase avec la façon dont le port a travaillé avec les citoyens dans le passé. Alors, je suis un peu surprise de vous entendre dire ça.

Et comment vous pouvez garantir que le fait d'appliquer le projet de loi n° 85 aux terrains de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve va faire que la qualité de vie va être préservée, va faire que... On le voit, on a l'accroissement du bruit, justement, avec le nouveau terminal Viau, on l'a vécu tout l'été. Comment on va faire pour s'assurer que, justement, il n'y ait pas une implantation directe de tout ce qui est, je dirais, les incontournables de... — puis je fais référence à un document de la grappe, là — que les terrains pourraient être susceptibles de faire de l'assemblage de marchandise, de l'entreposage, un centre de distribution, la gestion spécialisée des marchandises, de la manutention, le conditionnement des marchandises puis en plus l'installation d'une voie ferrée à proximité des résidents? Alors, comment vous voyez la conjugaison de tout ça?

M. Dagenais (Daniel) : Vous savez, tantôt, quand je vous ai entendue poser la question, je pense qu'il y avait un raccourci rapide à faire une adéquation entre qualité de vie puis quiétude quasi bucolique de la campagne. Il est clair que, quand on habite Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, on n'est pas à Verchères, on n'est certainement pas à Beloeil, on est complètement ailleurs, on est dans un milieu urbain, et aujourd'hui la voie ferrée, les routes et toutes les activités que vous avez nommées cohabitent déjà avec les citoyens.

Je pense que le but de notre intervention, certainement celles des derniers mois et celles qui vont venir dans le futur aussi, fort probablement, sont du genre... ou plutôt dans la foulée de : Il est possible de cohabiter et il est possible d'agir vite et bien.

Et puis la question de s'installer, ou de reprendre, ou d'utiliser les terrains qui sont déjà à proximité du port, qui ne peuvent pas être développés en autre chose, selon nous, que des activités à caractère logistique nous apparaît facile... bien, pas facile mais certainement un... Je cherche mes mots, mais, ce que je voulais dire, essentiellement, ça nous apparaît d'une évidence même. Naturellement, on ne peut pas se prolonger ou on ne peut pas forcer l'utilisation, l'administration portuaire ne peut pas faire cette chose-là. Mais, si on nous demande, à quoi devraient servir ces terrains-là, nous, on dit : Ils sont desservis par la voie ferrée, ils sont en bordure d'axes routiers rapides, ils sont déjà industriels; il me semble qu'on pourrait déjà capitaliser sur la présence du port et le succès du port pour créer un environnement qui à la fois assure la quiétude des résidents mais aussi crée des emplois. Parce que la qualité de vie, ça ne se définit pas simplement que par 55 décibels et la lumière qui est tamisée le soir, ça se définit aussi dans un quartier où on peut y vivre et y travailler. Je pense que les résidents de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve ont un profil tout à fait cohérent avec les besoins de l'activité logistique pour l'assemblage ou le désassemblage des marchandises ou l'exploitation d'un entrepôt. Maintenant, tout ce qu'on tente de faire, dorénavant, c'est de s'assurer qu'on va le faire en harmonie avec les résidents dans le secteur.

Le Président (M. Auger) : Merci. Nous allons poursuivre avec M. le député de Blainville pour 6 min 30 s.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. Mme Roux, M. Dagenais, merci.

Moi, je vous écoute, là... Bon, d'abord, vous avez dit quelque chose de gros, tantôt, en disant : Avant de penser à regarder des terres agricoles, il faudra permettre les pôles logistiques à Montréal. C'est gros, là, je veux dire, dans le sens où... Là, vous dites que vous n'êtes pas contre, là, ce qui peut s'implanter partout, mais, quand vous êtes contre le fait qu'on utilise des terres agricoles pour être capable de faire...

Une voix : ...pas dit qu'on était contre.

M. Laframboise : Non, non, mais vous avez dit : Avant d'utiliser des terres agricoles pour... C'est parce que vous ne connaissez pas l'impact de ce commentaire-là sur le milieu agricole et sur les discussions qu'auront les milieux à faire, là.

Là, vous voulez... Tu sais, mon problème, moi, c'est que, pour l'est de Montréal, c'est drôle, là, j'ai d'autres visées économiques qu'un pôle logistique. Pour moi, là, c'est un très bel endroit. Vous l'avez dit, Sucre Lantic est là depuis 100 ans. Pour des usines de transformation ou d'exportation, c'est un endroit idéal.

Vous, vous voulez faire des pôles logistiques, on rentre le trafic sur l'île de Montréal. Vous ne demandez pas Tourigny, là, là-dedans, là, tu sais, vous ne demandez pas de faciliter le transport. Alors que la plupart des grandes sociétés du monde sortent tout le lourd des îles, d'une île, vous essayez de rentrer le lourd sur l'île.

Je trouve votre décision de Contrecoeur excellente, mais là de dire qu'on va ramener le lourd sur l'île avec un pôle logistique, avec le problème que... Tu sais, dans un monde idéal, si tous les ponts étaient en bon état, je vous dirais : Bien, peut-être qu'on peut vivre avec, l'île de Montréal, puis tout ça, mais il y en a toujours un de fermé à quelque part, qui ferme un bout de temps, puis là c'est le trafic...

Donc, c'est ça que vous voulez faire, vous voulez ramener le lourd. Parce qu'un pôle logistique, là, c'est ramener le camionnage sur l'île. J'ai plus de difficultés avec ça, je vous le dis, là. Je suis d'accord avec vous parce que, l'est de Montréal, il y a des terrains contaminés qu'il faudrait qu'ils soient décontaminés puis qui ont plein de potentiel de développement industriel, mais je ne vois pas des pôles logistiques là, là, tu sais, je vous le dis, là.

J'essaie de comprendre. Essayez de m'expliquer pourquoi qu'on ramène des pôles logistiques, qu'on ramène le transport lourd sur l'île. Expliquez-moi ça.

Le Président (M. Auger) : M. Dagenais.

M. Dagenais (Daniel) : Bien, en fait, je veux juste vous corriger, il n'a jamais quitté, le transport, sur l'île de Montréal, il existe. Une grande partie des marchandises qui transitent à travers le port de Montréal, soit à l'entrée ou à la sortie, se dirigent dans l'ouest de l'île de Montréal dans un triangle qu'on pourrait grossièrement dessiner entre ville Lachine, ville Saint-Laurent et Pointe-Claire. Et il traverse de bout en bout, de l'est vers l'ouest et de l'ouest vers l'est, tous les jours des centaines de camions en direction du port de Montréal.

Ma question ou certainement le but de mon intervention sur le pôle à Montréal, c'est qu'il existe aujourd'hui des opportunités parce que le tissu industriel de l'est de Montréal s'est érodé, des entreprises ont quitté, on fabrique peut-être moins, aujourd'hui, d'outils, d'équipement ou on fait moins de sidérurgie dans l'est de Montréal, il y a moins de raffineries aussi dans l'est de Montréal. Il existe des terrains qui sont disponibles ou qui pourraient être mis disponibles pour des activités de pôle logistique ou des activités à valeur ajoutée.

Là, maintenant, je ne sais pas l'image mentale que vous vous faites d'un pôle logistique, si ce n'est véritablement strictement qu'un seul segment, mais ça pourrait être des entrepôts frigorifiques, ça pourrait être des entrepôts de distribution, ça pourrait être des entrepôts où on fait l'empotage des marchandises pour pouvoir les mettre dans des conteneurs. Ça pourrait être beaucoup de choses.

Vous savez, dans notre secteur, un de nos plus grands clients, c'est la SAQ. Et la SAQ s'est d'abord installée, d'abord, par un entrepôt. Par la suite, ils ont investi dans un centre d'expertise pour faire l'analyse des vins, l'embouteillage. Maintenant, ils déplacent des activités administratives. Littéralement, au fur et à mesure qu'on a un effet de masse, beaucoup de services et beaucoup d'entreprises viennent s'y greffer, et là, tout d'un coup, on a un effet d'entraînement. Ça fait que c'est ce qu'on...

M. Laframboise : ...quand tu me ramènes un entrepôt, tu me ramènes du transport lourd. C'est ça que je veux dire, là.
• (10 h 50) •

M. Dagenais (Daniel) : Ce qu'on tente de faire, d'abord et avant tout, c'est de raccourcir les distances que ces entreprises-là font aujourd'hui entre l'est de Montréal et l'ouest de Montréal. En les rapprochant de l'île... En les rapprochant de nos installations, on va raccourcir les distances.

M. Laframboise : ...faire ça à Contrecoeur?

M. Dagenais (Daniel) : On pourrait aussi lorsqu'on ouvrira à Contrecoeur, bien entendu, d'où mon affirmation qu'il y a peut-être des fruits mûrs dans le bas de l'arbre prêts à être ramassés avant de penser à ceux qui sont à la cime de l'arbre.

M. Laframboise : C'est pour ça que... Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Auger) : 1 min 45 s.

M. Laframboise : Bon, c'est pour ça que j'ai un petit peu de difficultés, là. C'est-à-dire qu'à quelque part moi, je trouve intéressant le projet de loi n° 85, là, qu'on soit capable, tout le long de la 30, de faire... bien, en tout cas, de concentrer les pôles logistiques puis de permettre à Montréal... Parce que, moi, tu sais, contrairement à ce que vous me donnez comme image, moi, ce que je vois, c'est une belle usine, là, qui va exporter des produits à travers le monde, tu sais, là, puis je vois très bien ça, là, dans votre secteur, là, puis avec plein de création d'emplois, plutôt que du camionnage, et tout ça, là. Il va y en avoir quand même. Il faut les envoyer au port, les marchandises, il faut les exporter à travers le monde. C'est ça que je vois plutôt que des entrepôts, et tout ça, tout simplement. Et pourquoi? Parce que, dans ma tête à moi, ça surchargerait moins le trafic sur l'île de Montréal, tout simplement. C'est pour ça qu'on discute, évidemment, des pôles logistiques qu'on a là aujourd'hui. Vous n'êtes pas d'accord avec moi?

M. Dagenais (Daniel) : On n'est pas fermés à l'idée que des entreprises qui fabriquent, ou qui manufacturent, ou qui produisent des équipements s'installent, dans la mesure où ils ont un lien avec nous, bien entendu. On est d'abord et

avant tout préoccupés par préserver ces espaces-là pour des gens, naturellement, qui se servent du port comme un vecteur d'exportation. Si on veut s'installer à côté du port simplement que pour profiter du fait qu'il y a des incitatifs, ce n'est pas véritablement dans cet... ce n'est pas dans ce registre-là qu'on s'inscrit.

Le Président (M. Auger) : 15 secondes.

M. Laframboise : Donc, on peut laisser les pôles logistiques le long de la 30.

M. Dagenais (Daniel) : Il n'y a rien qui empêche... Je ne vous ai pas demandé d'enlever les pôles logistiques le long de la 30. On considère que l'autoroute 30 est un vecteur de développement régional phénoménal.

Le Président (M. Auger) : Merci. C'est tout le temps que nous avons. Donc, Mme Roux et M. Dagenais, merci pour votre participation.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 10 h 52)

(Reprise à 10 h 56)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de la MRC de Roussillon.

Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre présentation, et par la suite il y a une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien vouloir vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre présentation.

Municipalité régionale de comté de Roussillon (MRC de Roussillon)

M. Boyer (Jean-Claude) : M. le Président, M. le ministre, chers membres de la commission, merci de nous permettre de nous exprimer ce matin sur l'avenir de notre MRC mais surtout sur un milieu de vie qui regroupe plus de 170 000 Québécois.

À mes côtés pour vous présenter l'essentiel des arguments de notre mémoire, je vous présente Mme Lise Michaud, vice-préfète, secteur ouest, et mairesse de Mercier, M. Donat Serres, vice-préfet, secteur est, et maire de La Prairie, M. Louis Lacroix, à ma gauche, directeur du développement économique à la ville de Saint-Constant et responsable du dossier du p.l. n° 85 à la MRC de Roussillon, et moi-même, Jean-Claude Boyer, préfet de la MRC de Roussillon et maire de Saint-Constant. Nous pouvons également compter sur la présence en ces lieux des élus du conseil des maires des municipalités de Candiac, Châteauguay, Delson, Sainte-Catherine, Saint-Mathieu, Saint-Philippe ainsi que du personnel de la MRC de Roussillon. Merci à tout le monde d'être là, de votre appui.

Membres de la commission, nous sommes ici pour que vous puissiez considérer des modifications au projet de loi mais surtout pour provoquer une réflexion sur les conséquences des choix auxquels vous êtes confrontés comme législateurs.

Nous le savons tous, bien au-delà des nombreux projets de loi qui sont adoptés année après année, ce qui reste dans la mémoire collective, ce ne sont pas les titres de ces lois mais bien les décisions prises au sujet de telles législations, qui se font souvent sentir pendant des décennies. Il est donc crucial de faire des choix éclairés.

Imaginons-nous un instant la grande région de Montréal dans 10, 20 ou 30 ans, dans le sillage des effets du projet de loi et des autres décisions stratégiques qui seront prises par les différents niveaux de gouvernement. Nous sommes en présence d'installations portuaires importantes. Nous retrouvons des espaces d'intermodalité et de multimodalité, nous voyons des secteurs industriels qui semblent mieux organisés autour des pôles sectoriels. Nous constatons des structures de développement économique plus performantes et réactives, des guichets uniques qui facilitent l'arrimage entre l'offre et la demande que certains appellent des structures intelligentes. Tout ceci est évidemment une représentation partielle et positive souhaitée de certains éléments qui pourraient advenir au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Parallèlement à cette vision, nous voyons des entreprises choisir d'autres régions que la région métropolitaine et le Québec, faute d'infrastructures ou de terrains de qualité pour y localiser leur activité industrielle. Nous voyons des pôles d'excellence ne pas voir le jour à cause de restrictions imposées par notre cadre légal sur les secteurs visés par la logistique. Nous voyons aussi un grand nombre de terrains à vocation industrielle qui comportent des limitations importantes au développement, affectant à la baisse la capacité attractive du Québec.

Cette représentation de ces scénarios, inévitable dans les circonstances actuelles du projet de loi n° 85, dépend en bonne partie des choix que vous ferez au cours des prochaines semaines et de notre capacité à nous mobiliser efficacement au profit de changements essentiels pour assurer la croissance du Grand Montréal.

Je cède maintenant la parole à mon confrère, Donat Serres.

M. Serres (Donat) : Notre MRC est évidemment favorable à la mise en place d'un pôle logistique en matière de transport. Nous anticipons déjà l'importance et les retombées de ce secteur névralgique au moment des discussions sur le parachèvement de l'autoroute 30.

Par ailleurs, l'élargissement de la vocation des entreprises qui pourraient s'installer sur le territoire de la MRC de Roussillon permettrait à un plus grand nombre d'entre elles de jouir de notre position stratégique au coeur des marchés limitrophes des États-Unis et de l'Ontario. Les efforts déployés doivent s'inscrire dans une perspective et un caractère structurants afin d'assurer un environnement propice à l'installation d'entreprises du secteur de la logistique, du manufacturier et du tertiaire moteur.

Nous sommes d'avis qu'un guichet unique constitue un levier pour profiter rapidement de la fenêtre d'opportunité qui s'offre à nous en matière de développement économique. Ce guichet unique doit s'inscrire comme un outil de partenariat avec les milieux qui facilite l'adéquation rapide et efficace entre l'entreprise désireuse de s'établir dans notre secteur et l'offre de terrains disponibles.

• (11 heures) •

Alors que nous finalisons actuellement la révision de notre schéma d'aménagement et de développement durable, il est clair que nous sommes sensibles à la protection de nos espaces naturels, de nos terres agricoles, de nos territoires, mais nous devons aussi préserver la capacité de développement industriel actuelle et future. Ce sont des arbitrages parfois complexes, mais nous sommes d'avis que le gouvernement est dans une position idéale pour compenser les exclusions de terres agricoles, notamment par l'inclusion de terres d'Hydro-Québec dans la zone agricole permanente.

Quoi qu'il en soit, l'essor de nouveaux secteurs industriels au sein de notre MRC constitue un moyen privilégié afin de réduire la dépendance des municipalités du territoire à la taxation résidentielle. Nous savons fort bien que les membres de cette commission sont déjà familiers avec les demandes du monde municipal à cet égard.

Je ne résumerai pas l'ensemble de nos recommandations, mais nous ferons part de quelques-unes d'entre elles. La première touche l'énoncé actuel de l'article 1, qui cible les entreprises du secteur de logistique uniquement. Tout ceci nous semble trop restrictif quand on sait pourtant que des pôles économiques forts se constituent souvent autour d'un noyau central. Les fournisseurs créent avec l'entreprise principale une dynamique unique de collaboration dont les retombées contribueraient à l'expansion et à la synergie de secteurs diversifiés.

L'article 3, également, nous semble devoir être mieux balisé. Il laisse actuellement une trop grande liberté aux pouvoirs publics d'intervenir en matière d'aménagement. Il nous semblerait plus approprié que cette intervention s'appuie non pas sur des éléments cartographiques, qui comportent d'ailleurs des inexactitudes, mais sur des ententes négociées et un partenariat avec les autorités locales qui interviennent déjà en première ligne sur l'occupation durable de leur territoire. Nous serions en faveur de l'ajout d'un article visant à prioriser la signature d'ententes de collaboration avec les instances locales, qui nous semble plus adéquat qu'un pouvoir d'intervention de type absolu.

Je laisse la parole à Mme Lise Michaud.

Mme Michaud (Lise) : Bonjour. Plusieurs de nos recommandations portent d'ailleurs sur la dimension liée aux contraintes du développement industriel. L'analyse approfondie du contenu des cartes du projet de loi n° 85 permet de constater des erreurs dans la disponibilité réelle de certains terrains, dans un développement économique. En fonction du projet de loi actuel, nous vous demandons de retirer ces terrains du projet de loi n° 85, car soit ils sont déjà construits, soit ils sont destinés à un transfert éventuel à la communauté de Kahnawake, soit leur affectation est incompatible avec un usage industriel et à plus forte raison pour des entreprises du secteur de la logistique.

Une autre contrainte non négligeable qui réduit considérablement les espaces disponibles au développement industriel est celle dont les terrains sont très majoritairement affectés par des contraintes sévères. Si vous prenez connaissance de la carte du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon de 2014, vous constaterez que la caractérisation des espaces industriels disponibles au développement économique s'élève à 377 hectares, dont 321 sont des espaces affectés par des contraintes sévères au développement et seulement 56 hectares sont considérés sans contrainte au développement. Les autres contraintes sont associées à la présence de milieux humides, à l'absence d'infrastructures municipales et d'accès routier, pour le transport, et à la taille des terrains.

Dans ces circonstances, il serait recommandé que le gouvernement puisse rendre disponibles des mécanismes financiers spécifiques au projet de loi n° 85 permettant de mettre en valeur et de disposer des terrains avec contraintes au développement industriel. Ainsi, ces terrains s'ajouteraient à l'offre d'espaces disponibles et viendraient appuyer les objectifs du p.l. n° 85.

Il en va de même pour le retrait de certaines contraintes d'aménagement inhérentes à certains sites et à la mise en disponibilité de certains terrains bénéficiant d'infrastructures déjà construites. Le retrait de ces contraintes permettrait ainsi de répondre à l'attrait qu'exerce Roussillon dans la mise en disponibilité de terrains adaptés à la réalité des entreprises et à leur compétitivité.

À l'instar des représentations d'autres MRC ou municipalités similaires, nous sommes convaincus que l'ajout de nouveaux espaces de développement économique constitue un élément clé pour plusieurs municipalités rurales du territoire de la CMM. Nous avons beaucoup insisté, d'ailleurs, dans notre mémoire à ce sujet.

La MRC de Roussillon possède une réserve foncière de terrains industriels sans contrainte insuffisante pour répondre aux besoins des 10 prochaines années. La levée des contraintes au développement ou l'ajustement du périmètre urbain de plusieurs terrains nous apparaît donc essentiel.

Cette limitation a des effets directs sur la capacité des municipalités à diversifier leurs sources de revenus et, par extension, leur autonomie. Il est d'intérêt collectif d'encourager l'autonomie des municipalités et leur capacité à faire face aux obligations qui découlent de leur appartenance à l'espace métropolitain, que ce soit en matière de sécurité publique, en matière de transport collectif ou à propos de la taxe sur le carburant. Ce que nous réclamons s'inscrit parfaitement dans la logique d'une plus grande autonomie des gouvernements de proximité, une dynamique qui se trouve effectivement renforcée par l'adoption récente du projet de loi n° 122, dont nous saluons d'ailleurs la pertinence.

M. Boyer (Jean-Claude) : C'était l'essentiel des éléments que nous voulions vous présenter ce matin. Nos autres recommandations sont bien en évidence dans notre mémoire, qui comporte également des données statistiques et la présentation de cartes à jour de la MRC de Roussillon. Nous sommes convaincus que cette consultation est opportune et que nous avons le devoir d'agir avec urgence afin d'offrir les meilleures perspectives pour notre région et le Québec dans son ensemble.

Et j'aime bien les citations puis je vais vous en citer une en ce moment : N'oublions pas, comme le disait Blondel, l'avenir ne se prévoit pas, il se prépare. Pour nous, considérant l'exemple de Cornwall, la signature d'une entente commerciale avec l'Europe et la renégociation de l'ALENA, l'avenir, c'est maintenant. Il y a donc urgence d'agir.

Merci beaucoup. Et on est là, maintenant, pour répondre à vos questions et discuter avec vous. Donc, la parole à...

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Nous allons effectivement débiter la période d'échange. M. le ministre, pour 15 min 30 s.

M. Coiteux : Alors, je vous remercie tous et toutes pour vos commentaires, votre présence aujourd'hui.

Alors, je voulais qu'on ait quelques échanges, mais, avant d'avoir... J'aurai quelques questions, mais je voudrais vous rassurer au départ, là. Si des erreurs, par ailleurs de bonne foi, là, puis avec les outils disponibles et les données disponibles en date où les cartes ont été établies... s'il s'avère qu'il y a des erreurs — et on en a déjà constaté, on a échangé là-dessus d'ailleurs au cours des derniers mois — ces erreurs seront corrigées. Et, bien entendu, on a travaillé sur des cartes de 2015, il y a maintenant des données de 2016, il y en aura d'autres dans le futur, et donc on va s'ajuster au fur et à mesure. Donc, on ne sera pas dogmatiques là-dessus, hein, ça, c'est absolument certain, parce que l'objectif ici, c'est de réussir, hein, puis, pour réussir, bien, il faut choisir les bons sites, et puis ça ne peut pas être n'importe quel site, effectivement. Donc, je voulais juste vous rassurer là-dessus.

Maintenant, j'aimerais plutôt qu'on ait un échange sur comment on peut, justement, faire de tout ça un succès. On a eu les gens de Cargo Montréal, tout à l'heure, on a eu les gens du port de Montréal qui ont insisté sur l'importance de pouvoir donner l'heure juste dans les meilleurs délais à des investisseurs potentiels, donc de s'assurer notamment de la disponibilité des terrains, de toutes les autorisations nécessaires dans les délais opportuns.

Le projet de loi, donc, propose un certain nombre de mécanismes, il donne un certain nombre de pouvoirs au ministre. Vous dites : Bien, peut-être que ces pouvoirs-là pourraient lui être dévolus d'une manière un petit peu différente, en partenariat avec le monde municipal, c'est ce que j'ai cru comprendre dans vos commentaires. J'aimerais ça vous entendre davantage sur comment ça pourrait fonctionner, là, de votre point de vue, pour que ce soit un succès.

M. Serres (Donat) : Moi, je pense qu'il faudrait alléger un peu la lourdeur gouvernementale. Ça, c'est certain. Puis la proximité qu'on a, on a les connaissances, on a le... Je pense au ZIP Sainte-Catherine. Déjà, ils traitent beaucoup en matière... Ils ont 250 000 mètres cubes, donc c'est important. Ce qu'ils traitent, ils ont une expertise. Quand je pense aussi à la proximité que nous avons avec l'Ontario, la proximité que nous avons avec les États-Unis par l'autoroute 30, la 15 et aussi les accès... C'est une route pancanadienne, maintenant, et, je pense, c'est important, pour... On a toutes les facilités. On a une population éduquée. Quand on regarde des statistiques, on a une population éduquée. On a une grande population, 170 000. On a des terres très riches près de chez nous. Et aussi ce serait une belle façon de faire de la transformation et d'exploiter ce marché-là, parce que je pense qu'on a beaucoup à gagner à faire ces choses-là.

Donc, moi, je pense... De mon côté, c'est ce que... la façon que je le vois. Je ne sais pas si mes confrères ont d'autre chose à rajouter.

• (11 h 10) •

Mme Michaud (Lise) : Pour ma part, je pense qu'effectivement la clé du succès est là. Si on veut que ça fonctionne réellement, il faut que le milieu, qui connaît vraiment tous les tenants et les aboutissants, soit impliqué dès le départ. Si on veut qu'un projet ait un succès, il doit y avoir une acceptabilité sociale par les gens qui vont vivre autour, et les meilleures personnes, qui maîtrisent cette réalité-là, ce sont le monde municipal, ce sont les élus municipaux, qui peuvent vraiment représenter... Et, pour ça, il faut que ce soit fait vraiment en amont de tout le processus. Donc, il faut faire partie prenante de tout ce processus-là.

M. Boyer (Jean-Claude) : Louis, est-ce que tu as quelque chose à rajouter avant que...

M. Lacroix (Louis) : Peut-être simplement mentionner que, dans le mémoire, ce que l'on dit, c'est que, si le gouvernement met en disponibilité de nouveaux espaces pour les objectifs du projet de loi, il est compréhensible que le gouvernement veuille y intervenir directement, mais on voudrait plus un travail de concert, en partenariat, avec l'appui même des conseils municipaux à déroger, s'il le faut, de leur propre réglementation parce qu'il y a un intérêt supérieur à y localiser un certain profil d'entreprise, qui correspond aux objectifs de ce pour quoi vous avez mis le p.l. n° 85 en place. Donc, c'est un élément important.

Pour les sites qui sont déjà à l'intérieur des espaces industriels existants qui ont été identifiés, c'est plus problématique. On les a mentionnés, vous les avez mentionnés. Ces sites-là, des fois, qui sont identifiés, bien, ne sont pas des sites nécessairement de grandes dimensions, ils n'ont pas été réfléchis pour accueillir nécessairement des entreprises dans le secteur de la logistique, le tissu est déjà existant au niveau de l'organisation des réseaux internes de services publics ou les trames routières, donc ça a beaucoup d'implications.

Mais, dans les nouveaux territoires que vous avez identifiés, essentiellement, aux cartes qui accompagnent le p.l. n° 85, à la ville de Mercier et à Saint-Constant, on vous en a proposé d'autres qui semblent répondre aux objectifs que vous

vous fixez, c'est-à-dire des terrains qui sont non en culture et non à des agriculteurs. Dans cette perspective-là, ça peut être effectivement intéressant de convenir avec les municipalités du mode d'intervention pour les rendre disponibles.

M. Boyer (Jean-Claude) : Je peux terminer sur... J'aime toujours laisser mes collègues, d'entrée de jeu... Je voudrais juste peut-être boucler la boucle.

Je pense qu'il faut travailler vraiment en partenariat ensemble, O.K.? Puis je ne pense pas qu'il y ait aucune municipalité — puis il y a probablement des gens qui ont déjà été impliqués au niveau municipal, d'entre vous — qui veut se faire imposer quoi que ce soit, mais je pense qu'on veut travailler ensemble. On a une belle région à développer, on a beaucoup de potentiel, puis, je pense, c'est de le faire ensemble, à ce moment-là, et puis d'identifier les éléments qui accrochent, de faire en sorte qu'on puisse travailler ensemble pour les corriger, les modifier.

Puis je suis bien content d'entendre que les cartes vont être revues, bien entendu, parce que, c'est sûr, quand on a vu ces premiers éléments là, il y avait certaines incohérences. Je pense qu'il y a eu un travail qui a été fait de ce côté-là.

Et puis donc, je pense, l'élément clé, c'est de travailler ensemble. Et puis ça coïncide, bien entendu, avec la fameuse loi n° 122 où vous avez reconnu les gouvernements de proximité, donc l'importance des municipalités dans tout ça. Et puis, mon confrère le disait tantôt, on est proches des citoyens, on connaît vraiment les besoins sur le terrain, et je pense que c'est important qu'on puisse faire partie prenante.

Et tantôt probablement qu'il y aura une question sur le guichet unique, je peux peut-être me permettre de devancer. Je pense que les municipalités devraient faire partie prenante de ce guichet unique là parce qu'elles connaissent vraiment leurs territoires et puis elles pourraient apporter une plus-value à ce guichet unique là. Je pense, c'est très, très important.

M. Coiteux : Bien, ça, ça mériterait peut-être une discussion intéressante, compte tenu des commentaires puis des suggestions qu'on a eus avec les intervenants précédents, parce qu'il y a différents modèles possibles, là, pour le guichet unique, hein? Ça pourrait être un guichet unique traditionnel gouvernemental, c'est-à-dire... Nous, déjà, dans notre propre univers gouvernemental, il y a toutes sortes d'autorisations, il y a plusieurs ministères qui sont impliqués. Ne serait-ce que pour accélérer nos processus puis donner une réponse rapide, ça nécessite déjà tout un travail de concentration de l'information puis avec un répondant gouvernemental qui soit capable rapidement de donner l'heure juste puis qui puisse faire tout le tour. Donc, ça, c'est un modèle purement gouvernemental. On peut avoir des partenaires qui ont des rôles à jouer à l'intérieur d'un guichet unique. Puis tout à l'heure on a entendu notamment Cargo Montréal, qui dit : Ça prend un intervenant neutre, c'est-à-dire neutre du point de vue de toute localisation possible à l'intérieur des zones identifiées, c'est ça que ça voudrait dire notamment.

Et là je pense à comment on peut faire participer le monde municipal. Le monde municipal, il est enraciné sur des terres particulières, sur un terrain particulier. Donc, comment on peut intégrer toutes ces dimensions-là pour que les choix éclairés se fassent, sans que ça devienne, à un moment donné : Bien, moi, je veux ça, puis là, non, parce qu'un tel voulait... puis là je suis en chicane avec un tel parce que ça s'est fait ici plutôt que de se faire à un autre endroit?

Autrement dit, à un moment donné, il y a des décisions, quand même, à prendre, il y a des arbitrages à faire, mais on veut trouver les meilleurs arbitrages possible, qui correspondent aux intérêts du plus grand nombre, là. Alors, comment on est capables de faire ça en partenariat? Je vous soumets ça, là, pour fins de discussion, là, je n'ai pas un a priori.

M. Boyer (Jean-Claude) : On veut éviter le tirage de couverture, bien entendu, c'est ça.

M. Serres (Donat) : Bien, moi, ce que je pense...

M. Boyer (Jean-Claude) : Attends un petit peu, Donat, il y a Lise qui...

Mme Michaud (Lise) : Bien, en fait, moi, je pense que... pour sortir du domaine des affaires, je peux vous dire que l'entreprise a un grand rôle à jouer quand elle va sélectionner l'endroit ou le terrain où elle choisit d'établir et d'investir. Pourquoi ils vont à Cornwall? Ils ont un choix, il y a des choix qu'ils ont faits, pourquoi ils s'en vont là. Et, quand on va arriver dans une structure comme on veut mettre en place au Québec, il faut s'assurer que l'entreprise va avoir une liberté de choix aussi.

Par la suite va découler plusieurs autres choses. Quand le terrain, exemple... Moi, je vais prêcher pour ma paroisse. Exemple, on choisit Mercier. Bien, quand on arrive à Mercier, l'entreprise dit : C'est là que je veux aller, bien là, je veux être impliquée, moi, à ce niveau-là pour dire : Est-ce que ça rencontre la réalité de mon terrain? Mais je pense qu'au départ, si on veut imposer à l'entreprise, on vient mettre des bâtons dans les roues dès le départ, parce que l'investisseur veut avoir un libre choix du terrain où il va aller.

M. Boyer (Jean-Claude) : Je pense... Puis je te cède la parole tout de suite après, Donat. Je rejoins Lise là-dedans, c'est aux investisseurs à décider l'endroit où ils veulent investir, hein, c'est eux qui ont le portefeuille. Puis je pense que vous, en tant que gouvernement, nous, en tant que municipalité, bien, il faut travailler ensemble pour mettre à la disposition un vaste éventail de terrains disponibles pour que ces gens-là aient le choix d'aller où ils veulent aller. Ce n'est pas à nous à imposer l'endroit. Puis, à partir de ce moment-là, je rejoins tout à fait Mme Michaud, à partir de ce moment-là, s'ils décident d'aller à Mercier, bien, Mercier jouera son rôle en tant que ville avec ce promoteur-là, ces investisseurs-là... ou Saint-Constant, ou Châteauguay, ou Delson.

Donc, je pense que ça, c'est superimportant d'entrée de jeu. Parce que tout à l'heure j'entendais les gens du port de Montréal qui disaient, bon : Ils devraient être concentrés à Montréal, bien entendu, parce qu'il y a des terrains

industriels, mais ce n'est pas à nous à dicter aux gens... Je pense que, nous, notre responsabilité, c'est de rendre les terrains disponibles, un vaste éventail de terrains disponibles. Et, entre autres, nous, on prêche, bien sûr, pour notre paroisse, au niveau de la couronne sud et, bien entendu, la MRC de Roussillon, où on a des endroits où les gens pourraient s'établir, mais, bien entendu, il faut que ces terrains-là deviennent disponibles. Et ces gens-là auront à choisir, à ce moment-là, puis je pense qu'il y aura un travail, après, de collaboration avec eux.

Donat, je te cède la parole.

M. Serres (Donat) : Bien, moi, je pense que chez nous, dans le Roussillon, il y a un boom de développement résidentiel aussi, c'est important. On va chercher un savoir, comme je l'ai dit tantôt. Mais le développement économique, c'est un ensemble. Ce n'est pas juste des pôles, c'est de travailler tout le monde ensemble pour que tout le Québec en bénéficie. Moi, je pense, la base, c'est ça.

Mais notre situation fait en sorte qu'on peut tirer notre épingle du jeu. Le Roussillon, c'est un lieu très important, qu'on doit développer à cause de... On est près de l'eau, on est près, comme j'ai dit tantôt, de l'Ontario, on est près des États-Unis. Puis on parle toujours de transport, mais aussi il y a une lourdeur, aussi, près de Montréal. On le sait, à tous les jours traverser les ponts, comment c'est lourd pour la population. Bien là, on a une occasion de développer ça, aller à Contrecoeur et tous travailler ensemble. Je pense, c'est important, ça. Et il faut travailler à... être facilitateurs pour, justement, être compétitifs. Et il y a une urgence de le faire rapidement.

Mme Michaud (Lise) : Peut-être juste en terminant, nous avons... Chez nous, 90 % de notre territoire est agricole, on fait partie du jardin du Québec. Ce serait peu opportun, je pense, que de faire en sorte qu'une entreprise qui viendrait faire de la transformation et du transport, de la logistique de transport au niveau alimentaire... qu'on l'envoie à Montréal, alors qu'on est dans le jardin du Québec. Il faut qu'il y ait une certaine latitude au niveau de l'entreprise pour qu'elle vienne investir dans l'endroit stratégique qui lui apparaît le plus opportun.

• (11 h 20) •

M. Coiteux : Je vais juste essayer de... Je vais expliquer ma compréhension des échanges qu'on a maintenant. Dans le fond, en ce qui concerne le guichet unique, c'est d'accélérer, dans le fond, d'abord la réponse gouvernementale en termes d'information, c'est-à-dire, regardez, vous êtes une entreprise qui a des besoins qui sont les suivants, vous voulez investir dans le secteur qui est visé par le projet de loi n° 85 ici, voici ce que l'on peut offrir.

Donc, à l'intérieur du guichet unique, puis on en a parlé avec Cargo Montréal, il y a un certain nombre d'informations clés qui doivent arriver très rapidement. Bon, dans ces informations clés, et il y aura des échanges sur la cartographie, sur les zones qui sont des zones à privilégier, et tout ça, il y aura, bien entendu, des terrains qui vont être soumis comme répondant à ce type de besoin là, où il y a un potentiel. Si je comprends bien, ce n'est pas tellement à ce stade-là que vous voulez être plus étroitement associés, c'est beaucoup plus au moment où ils vont dire : Bien, regardez, moi, telle place à Mercier ou telle place à Saint-Constant, ça m'intéresse, et là ils veulent aller plus loin. Si je comprends bien, c'est plus là, là, que vous voulez être étroitement associés aux décisions qui pourraient être prises ultérieurement, beaucoup plus que dans la grande... dans la réponse initiale, là : Voici, vous avez les besoins suivants, vous voulez... et voici les offres qu'on pourrait vous faire, voici les choses qu'on pourrait... On pourrait faire un premier filtre, disons.

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, je dirais, dans la réponse initiale, on ne voudrait surtout pas que les entreprises... On parle de guichet unique. Tout à l'heure, mon confrère Claude Haineault me contait un cas, puis vous lui poserez la question cet après-midi. Il y a eu une question, tantôt, qui a été posée et qui est intéressante, à savoir c'est quoi, les délais que vous parlez, puis c'est lourd, la machine. Bien, effectivement, il y a des cas concrets, au niveau de Beauharnois, au niveau de son parc industriel, où c'est rocambolesque un peu. Donc, c'est sûr qu'on ne voudrait pas, ce fameux guichet unique là... Là, on parle d'une intervention un peu plus... bon, l'entreprise, elle va dans un guichet unique puis elle voudrait s'installer à tel endroit, là, les villes sont impliquées, mais on ne voudrait surtout pas que ces industries-là se voient confrontées encore dans un guichet unique où les demandes d'autorisation, c'est rocambolesque, et tout ça. Là, on parle d'un guichet unique où il faudrait que les choses aillent rapidement pour que ces gens-là n'aillent pas à Cornwall, bien entendu.

Ça fait que, donc, est-ce que les villes aimeraient être impliquées plus en amont là-dedans? Bien, il y a probablement une possibilité de le faire peut-être aussi. Là, on a parlé plus du volet où est-ce que l'industrie ou les promoteurs, les investisseurs décident, de dire : Bien, bon, j'ai regardé la cartographie, il y a des endroits qui m'intéressent, c'est à Mercier, bon, la ville est impliquée. Bon, il y a peut-être moyen, au niveau du guichet unique, que les villes soient déjà plus impliquées en amont aussi, là, ce serait à regarder ensemble, bien entendu.

Je ne sais pas si vous avez des choses à rajouter, Louis, là-dessus, ou...

Le Président (M. Auger) : Très rapidement. Il reste 20 secondes.

Mme Michaud (Lise) : Bien, en fait, dans mon cas, je pense qu'effectivement il faut être impliqués en amont pour bien définir les critères et les règles...

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui, les règles du jeu, les règles du jeu.

Mme Michaud (Lise) : ...et par la suite il faut s'assurer que c'est vraiment neutre, dans ce guichet unique là, pour ne pas diriger les entreprises toutes au même endroit, là, on s'entend. On veut que l'entreprise ait vraiment l'éventail complet de la disponibilité et qu'il n'y ait pas de direction.

M. Boyer (Jean-Claude) : Exact, c'est ça. Le libre choix.

Le Président (M. Auger) : Merci. Nous allons poursuivre avec l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet. 9 min 30 s.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous souhaite la bienvenue, M. Serres, M. Boyer, Mme Michaud, M. Lacroix, aussi les collègues de la MRC de Roussillon qui sont en arrière. Je vous salue tous et toutes. Je suis très content de vous voir, j'apprécie beaucoup votre visite.

Écoutez, je vais vous poser des questions. Vous avez déjà répondu en partie, mais je voudrais peut-être insister davantage, là. On a déjà parlé, là, d'un pôle de développement, là, il y a quelques années, dans la région du Roussillon, puis on avait ciblé un secteur d'activité qu'on voulait vraiment, en tout cas, favoriser, vous l'avez dit, Mme Michaud, d'entrée de jeu, tantôt, vous avez dit : On veut favoriser les entreprises qui vont nous nourrir, qui vont nourrir le tissu industriel du coin. Avec ce qu'il nous propose, le projet de loi, c'est plus difficile parce qu'on est vraiment, là, limités, en tout cas, dans un secteur de logistique. Je voudrais vous entendre là-dessus, là, à quel point vous pourriez utiliser, justement, ce projet de loi pour connaître une amélioration de votre tissu industriel.

M. Boyer (Jean-Claude) : Regardez, moi, je pense qu'au niveau du projet de loi, si on parle d'implantation d'un parc industriel là, dans les zones qui sont ciblées... Bien, on donne souvent l'exemple, dans notre secteur, puis c'est tout à fait approprié, de tout le secteur agroalimentaire, la transformation. Là, on parle beaucoup de transport et de logistique, mais je pense qu'il faut parler de transformation aussi, il y a un grand besoin. Et puis Mme Michaud disait qu'on est le jardin du Québec. Bien entendu... Je pense que c'est un exemple concret, là. On pourrait très bien définir... Parce que, je pense, dans le projet de loi, aussi, ce qu'on mentionne, ce qu'on... on dit que le gouvernement pourrait, par décret, définir, bon, il y a une industrie qui s'en vient : Tu t'en vas t'installer là. À chaque fois, il y a un décret qui implanterait une industrie à tel endroit. Mais moi, je pense qu'on devrait peut-être aller plus large puis définir peut-être un secteur pour dire : Bien, ce secteur-là devrait être plus basé sur, exemple, l'agroalimentaire, et puis là on installe la transformation. Puis, bon, par chez nous, il y a des terres en masse, puis je parle... À Saint-Constant, il y a les Fermes Cousineau, qui est le plus grand exportateur de brocoli au Canada, donc, qui pourrait participer éventuellement à tout ça, et dans d'autres municipalités aussi.

Je ne sais pas si tu voulais ajouter quelque chose là-dessus.

Mme Michaud (Lise) : Bien, moi, ce que j'aimerais rajouter, c'est qu'il faut faire attention que ça ait un effet pervers, qu'on prenne nos produits de matière première, et qu'on les embarque dans la logistique du transport, puis qu'on s'en aille faire la plus-value de ces produits-là ailleurs.

Une voix : Exactement. Ailleurs. Exact.

Mme Michaud (Lise) : L'important, c'est qu'on fasse aussi... on nous permette aussi, à l'intérieur de ça, de faire la transformation de notre matière première pour qu'on puisse l'envoyer à l'extérieur après.

M. Therrien : O.K. Donc, vous allez vous servir de ça comme levier de développement. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Boyer (Jean-Claude) : Absolument.

M. Therrien : Accès limité, à quelque part dans votre mémoire vous dites qu'il faut que le gouvernement facilite l'accès aux territoires qui seront développés par les municipalités. Qu'est-ce que vous entendez par «accès limité»? Puis avez-vous un exemple concret qui ferait en sorte que le gouvernement pourrait vous aider à mieux développer votre territoire?

Une voix : Donat, tu veux parler là-dessus?

M. Lacroix (Louis) : Je pense qu'on faisait beaucoup, si vous permettez, référence, dans le contexte précis, notamment aux infrastructures. Par exemple, à Saint-Constant, il y a une offre d'à peu près 110 hectares de nouveaux espaces. Ces espaces-là, c'est intéressant, contribuent donc à l'objectif de livrer des terrains pour répondre à des besoins. Encore faudrait-il que ce soit accompagné d'une sortie d'autoroute. Ça, c'est un... L'accès physique devient important si on veut que le site soit pleinement compétitif. Donc, il faut qu'il y ait une adéquation entre la décision d'identification de site et ce qui vient avec pour être capable de l'exploiter à son plus fort potentiel.

M. Therrien : O.K. Parce qu'il faut le dire au ministre peut-être à titre informatif, là, c'est qu'entre la 15 et puis la 730 il n'y a aucune sortie. Donc, si on fait un pôle de développement dans notre région, bien, on n'a pas accès facilement.

M. Boyer (Jean-Claude) : Ce serait incohérent de faire ça sans sortie. Donc, c'est un peu ça que ça veut dire, au niveau de l'accès limité, là. Il n'y a pas de sortie.

Donc, les terres qui ont été identifiées, présentement on ne peut rien faire avec, là, O.K., parce qu'il n'y a pas de sortie, donc ça deviendrait compliqué. Puis là on pourrait très bien... bon, vous pourriez dire : Bien, il y a quand

même d'autres endroits pour aller là-dedans, mais il faudrait passer dans les villes de Delson, Saint-Constant, et tout ça, ça n'aurait pas de bon sens, là.

Puis là on parle du transport, en plus, ça fait que ce serait inconcevable de penser ça. Donc, c'est sûr que, là, ça prend une sortie. Ça, c'est clair.

M. Therrien : Bon, par rapport à l'acceptabilité sociale, j'ai bien... je pense que c'est M. Serres qui... vous avez insisté là-dessus, l'acceptabilité sociale, la proximité, hein, des maires et des mairesses, là, par rapport aux besoins locaux. Je pense qu'il faut l'utiliser positivement. Puis j'ai bien apprécié l'ouverture, je pense que le ministre a fait preuve d'ouverture... il me regarde drôlement, mais, en tout cas, il a fait...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Therrien : J'ai dit... Oui, c'est ça. Bien, il fait preuve d'ouverture, puis justement ça vient un peu dans le sens que, si on veut l'acceptabilité sociale, si on veut pouvoir choisir les industries qui vont bénéficier, si on veut, de votre richesse régionale, bien... puis si on veut un guichet unique, faciliter l'accès à votre territoire, l'accès par rapport aussi... physiquement, là, avec une sortie, je pense que vous avez un rôle important à jouer. Et c'est ce que j'ai cru comprendre tantôt, qu'il y avait une ouverture à ce niveau-là.

J'aimerais vous entendre rapidement sur le fait que vous êtes les mieux placés pour gérer le territoire de la MRC du Roussillon.

M. Serres (Donat) : Exactement. Moi, je pense, c'est nous qui... On est vraiment un lien direct avec la population. Je pense que la population a confiance en son gouvernement de proximité. Et, de toute façon, l'acceptabilité sociale, aujourd'hui, il y a plusieurs consultations, tout ça, ils sont toujours... On rencontre nos citoyens régulièrement, ils sont bienvenus au conseil, on leur répond à toutes leurs interrogations. De plus en plus, les gens qui travaillent avec nous sont habitués de travailler avec ces gens-là, on les connaît.

Et c'est comme... Moi, je dis, c'est simple, hein? Quand on regarde... Si quelqu'un choisit d'établir une résidence dans une ville, c'est qu'il a confiance en la ville, il a confiance d'aller s'établir là, il a fait un choix de vie pour sa famille, pour l'éducation de ses enfants. C'est la même chose pour une entreprise qui vient s'implanter dans un milieu, elle se dit : Bien, moi, pour le meilleur de mon entreprise, de mes travailleurs, le meilleur des gens, le savoir de ces gens-là, pour moi, je vais aller chercher qu'est-ce qu'il y a de meilleur pour mon entreprise et je veux m'implanter là. Et là, si on arrive puis on commence à dire aux gens : Bien non, tu ne devrais pas t'implanter là, allez là, là on fait une erreur, parce que c'est le choix que lui, il a fait, il veut mettre son argent à un endroit et faire du développement, autour de son entreprise, qui va être le mieux pour rentabiliser son entreprise. Moi, je pense, c'est la meilleure façon de faire.

M. Therrien : Oui, allez-y.

Mme Michaud (Lise) : ...clarifier là-dessus en vous disant... Vous savez, il y a des routes qui sont déneigées par le ministère du Transport, mais, quand c'est mal fait, les premières personnes qu'ils appellent, c'est nous, ce n'est pas le ministre du Transport puis ce n'est pas les gens du ministère. À toutes les fois qu'il y a quelque chose qui se passe sur nos territoires, les premiers qui sont interpellés, c'est nous. Donc, à la base, qu'on soit impliqués, je pense que c'est la moindre des choses.

• (11 h 30) •

M. Boyer (Jean-Claude) : Écoutez, terminer pour la proximité des gens... Puis Lise, elle a tout à fait raison, hein? Quand même qu'on dirait aux gens : Cette route-là, c'est le MTQ, bien, excusez-moi l'expression, mais ils s'en fichent un peu parce qu'elle n'est pas belle, puis elle est dans la municipalité, puis ils veulent qu'elle soit belle, qu'elle soit déneigée. Donc, c'est la proximité qu'on a avec nos citoyens. Extrêmement important.

Et puis tout à l'heure moi, je vais pouvoir vous entretenir, un peu plus tard aujourd'hui, sur justement la proximité qu'on a avec nos citoyens et l'écoute qu'on a avec eux. C'est pour ça que Saint-Constant dépose un mémoire là-dessus, justement, parce qu'il y a une problématique avec les terrains qui ont été identifiés par le gouvernement du Québec. Donc, on aura le plaisir de se reparler plus tard, au niveau de Saint-Constant, mais effectivement il faut qu'ils soient impliqués...

M. Serres (Donat) : Juste pour faire un petit clin d'oeil, nos citoyens, là, juste pour vous dire, quand ils parlent d'une route gouvernementale, ils disent une route numérotée, mais la route numérotée, elle passe dans notre ville puis elle a un nom dans notre ville, souvent. À ce moment-là, c'est qu'ils interviennent chez nous.

Le Président (M. Auger) : Donc, 1 min 20 s.

M. Therrien : Oui, O.K. Non, mais c'est très intéressant, et je trouve que vos réponses sont très claires. Dernier point, peut-être que je vise davantage M. Lacroix, peut-être je me trompe, là, mais, par rapport à la gestion, là, des lots, là, qui sont proposés, vous avez eu des correctifs à apporter, puis, tu sais, je veux dire, c'est correct, là, c'est des choses qui peuvent arriver. J'aimerais ça avoir... puis je pointais M. Lacroix, ça peut être quelqu'un d'autre, là, mais juste rapidement l'évolution, là, des demandes, ce qui a été demandé, puis s'il y a encore des demandes qui feraient que le portefeuille de lots qui vous sera offert va être optimal. C'est quoi, les démarches qui ont été faites et qui seront faites, d'après vous?

Le Président (M. Auger) : En 45 secondes.

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui, c'est sûr qu'il y a des demandes, effectivement, pour qu'il soit optimal. Et, Louis, bien, je vais te laisser aller là-dessus parce que tu as travaillé très activement sur le dossier.

M. Lacroix (Louis) : C'est certain que, quand on parle nommément du site à Saint-Constant, qui est, dans le fond, la plus grande portion qui est offerte, le fait d'avoir une zone enclavée en son centre, ça rend le site non concurrentiel pour l'objectif qui est poursuivi par le p.l. n° 85, donc, d'offrir des sites concurrentiels, d'offrir des possibilités de grands lots d'un seul tenant pour accueillir des entreprises. La problématique de la zone agricole, même au niveau des trames de rue, même au développement des services publics, ça cause problème.

Par ailleurs, sur le territoire, en utilisant aussi les mêmes critères que vous semblez avoir utilisés — parce qu'on les a déduits de la lecture de ces espaces-là — il y a des espaces aussi à Saint-Philippe, à Saint-Mathieu, à Candiac qui répondent très bien, qui ont déjà les infrastructures en place, même construites deux fois plus qu'une seule fois, où les sorties d'autoroute et les réseaux publics sont déjà en place, et qui permettraient ainsi de bonifier le portefeuille de terrains disponibles pour atteindre les objectifs du p.l.

M. Boyer (Jean-Claude) : ...dans le mémoire, bien entendu.

Le Président (M. Auger) : Merci. M. le député de Blainville. 6 min 30 s.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. M. Boyer, Mme Michaud, M. Serres, M. Lacroix, merci. Moi, j'ai un peu moins de temps, je vais me concentrer...

D'abord, j'ai dit d'entrée de jeu, là, qu'il ne fallait pas se tromper, avec ce projet de loi là. Et vous avez mentionné la compensation pour les terres agricoles, là. Donc, expliquez-nous, là... Parce que tantôt, là, le port de Montréal a dit qu'avant d'aller toucher aux terres agricoles... mais, dans votre secteur, là, il y a une compensation de prévue, là, ce n'est pas quelque chose, là, qui est...

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui. Du un pour un.

M. Laframboise : Du un pour un, là, c'est... en termes de superficie. Juste nous expliquer, M. le préfet, là...

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, présentement, là, ce qui est dans le projet de loi, au niveau des terres qui sont ciblées, chaque terre où il y aura des industries qui s'installeront en zone agricole, bien, il y aura une compensation. Puis il y a des endroits qui ont été identifiés au niveau des compensations, puis, bon, mes confrères et consœurs pourraient en parler davantage parce que ça les concerne un peu plus, au niveau compensation, parce que, pour la MRC de Roussillon, la compensation est un peu plus difficile, bien entendu, au niveau des terres à remettre, mais il y a d'autres endroits où il y a une complémentarité, je pense à Beauharnois et d'autres endroits, où mes confrères vous expliqueront un peu plus en détail au niveau des compensations qui sont ciblées dans le projet de loi, bien entendu.

Puis il y a toute la mécanique aussi au niveau des compensations. Je pense que ce qui est souhaité, et puis on aura le plaisir d'en parler probablement demain à la table, lors du mémoire de la table des préfets et de la couronne sud, c'est que, bon, oui, il y a d'autres endroits où est-ce qu'il y a des zones blanches, où on parle de terrains d'Hydro-Québec qui pourraient être mis en zone agricole pour des terrains qui seraient occupés par de l'industriel en zone agricole, bien entendu, dans le territoire de Roussillon, entre autres, les... Oui? Pardon?

Une voix : Les zones humides.

M. Boyer (Jean-Claude) : Les zones humides aussi, exactement. Donc... Là, tu m'as coupé, mon homme!

M. Laframboise : Non, mais c'est correct, c'est correct. C'est juste pour dire que, finalement, là, ce n'est pas...

M. Boyer (Jean-Claude) : Non, mais ce que...

M. Laframboise : Oui, allez-y.

M. Boyer (Jean-Claude) : C'est qu'il y aura une compensation qui sera faite. Mais ce que je voulais dire, là, j'ai retrouvé mon fil, ce que je voulais dire, c'est que c'est aussi... les terrains qui sont remis de zone blanche en zone agricole, bien, il faudrait qu'il y ait une collaboration aussi au niveau des villes, que ce ne soit pas imposé, que le gouvernement ne dise pas : Bien, on prend ça puis... Parce que, les villes qui ont ces terrains-là à remettre, parce qu'ils n'en ont plus beaucoup, bien, moi, je pense que ces villes-là doivent avoir leur mot à dire aussi là-dedans, parce qu'ils ont probablement des projets, eux autres aussi. Finalement, qu'ils puissent se servir, puis après l'excédent sera à la disposition pour faire du un pour un, à ce moment-là.

M. Laframboise : Parfait. Et donc ce n'est pas quelque chose qui est facile, mais ça se fait, là. C'est-à-dire qu'on peut le vivre, mais il va y avoir des négociations, des tractations, des grandes discussions.

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui, exactement, tout à fait. Puis il faut que les villes soient impliquées, puis les villes concernées plus, d'ailleurs.

M. Laframboise : Parfait. Puis ce qui m'amène à l'article 3, parce que... l'article 3 qui est : «Le gouvernement peut décréter les règles d'urbanisme», là, c'est cet article-là, puis qui dit à la fin : Les règles prescrites par le décret auront préséance sur toute disposition des municipalités locales, des MRC puis de la Communauté métropolitaine de Montréal. Donc, ça, ça veut dire que, dans ces secteurs-là, là, dans les zones délimitées, là, donc, il y aurait une réglementation. Là, il n'y a pas de processus de consultation de prévu, là. J'imagine que le gouvernement a l'intention de consulter quand même, mais peut-être que... en tout cas, je verrai, là, puis je le dis au ministre bien gentiment, là, peut-être qu'il y a un amendement dans lequel il y aurait, peut-être par règlement, un processus de consultation avec les MRC, peut-être, là, qui pourrait être intégré pour dire : Il faut... Moi, je pense que... C'est ça, hein?

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, il n'y a personne qui... Je le disais d'entrée de jeu, il n'y a personne qui veut se faire imposer des choses, mais je pense qu'on doit travailler en collaboration.

Donc, c'est sûr, quand on a vu ça, nous, que le décret viendrait outrepasser nos règles d'urbanisme, et tout ça, je pense qu'il n'y a pas une ville qui est d'accord avec ça, parce qu'on a tous mis en place des règles d'urbanisme pour faire du développement cohérent de notre territoire, donc on ne voudrait pas qu'il y ait des choses qui s'installent sans qu'on ait notre mot à dire là-dedans. Donc, je pense que c'est important qu'il y ait un mécanisme qui soit mis en place, tout à fait, pour ne pas se faire imposer de... que ça outre passe nos règles d'urbanisme, qu'on ait un développement incohérent face à nos différents territoires.

M. Laframboise : ...ce serait négocié avec vous, admettons, là... Parce qu'à la fin, bon, le troisième paragraphe, donc, ce qu'il dit, c'est que c'est la municipalité qui a compétence. Donc, inévitablement, une fois que le décret est fait, négocié, là, à ce moment-là, ça a préséance sur toutes les autres normes.

Moi, je trouve ça intéressant dans le sens où la CMM n'est plus là, là, tu sais. Moi, ça, ça veut dire que ça vous permet de vous développer un tant soit peu, que vous participez...

M. Boyer (Jean-Claude) : Ensemble.

M. Laframboise : ...ensemble à la conception du décret, là, je pense, hein? C'est ça?

M. Boyer (Jean-Claude) : Exact. Tout à fait. Tu avais quelque chose à rajouter, Lise?

Mme Michaud (Lise) : Bien, en fait, vous avez mentionné au niveau des MRC, mais moi, je pense qu'il faut que ce soit plus pointu que ça parce que sur le terrain c'est les municipalités directement.

M. Laframboise : Bien là, je vous le disais, là, c'est un peu ça, le débat, là. Est-ce qu'on peut aller sans passer par la MRC? Tu sais, c'est ça, là, tu sais, parce que...

Mme Michaud (Lise) : Quand on arrive pointu sur un territoire, je ne vois pas comment moi, je vais aller dire à La Prairie que c'est telle affaire qui est mieux pour lui qu'une autre. Puis pourtant je fais partie de la même MRC.

Je pense que, quand on devient pointu, que, là, le terrain a été sélectionné et l'entreprise souhaite s'installer là, il faut que La Prairie ait son mot à dire. Moi, même... Donc, c'est beaucoup plus...

M. Laframboise : Non, non, mais après ça, je veux dire, pour l'établissement des...

Une voix : Les règles du jeu, là.

M. Laframboise : Parce qu'une fois, là, qu'il y a les règles du jeu, le décret, là, est-ce que... Tu sais, là, c'est pour ça, là. Là, c'est la complexité envers le ministère, là. Est-ce que le ministère peut négocier... Tu sais, si moi, je fais un amendement puis je dis qu'après consultation avec la MRC concernée, établi par règlement, bien là c'est la MRC qui est consultée, là, si vous me dites : Ah! ce n'est pas ça que je veux... Tu sais, le diable, souvent, est dans les détails, en politique, là, hein? C'est parce qu'après ça... Allez-y.

M. Lacroix (Louis) : Ce qui a fait consensus auprès des 11 maires de la MRC, c'est que, si tant est qu'effectivement le gouvernement vient à décréter les règles qui vont s'appliquer, bien, de le faire avec l'approbation de la municipalité, que la municipalité se prononce, le conseil, en appui à déroger à ses propres règles de concert pour accueillir les objectifs du projet.

M. Laframboise : Donc, si j'avais un règlement, c'est-à-dire, après consultation de la municipalité concernée, établi par règlement...

M. Lacroix (Louis) : C'est comme ça que c'est libellé dans le mémoire.

M. Boyer (Jean-Claude) : Comme je le dis souvent, les MRC existent parce que les villes existent. Donc, je pense, c'est important que...

M. Laframboise : Oui, tout à fait. Non, mais c'est important, comme vous disiez, là, qu'on apporte la précision par rapport à ça.

M. Boyer (Jean-Claude) : Tout à fait. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Serres (Donat) : Si c'est appuyé par une résolution, il n'y a pas de problème.

M. Laframboise : C'est ça. Tout à fait.

Le Président (M. Auger) : 15 secondes, M. le député.

M. Laframboise : Oui, 15... Bon, ça va. Merci beaucoup.

Le Président (M. Auger) : Mme Michaud, MM. Serres, Boyer et Lacroix, merci beaucoup pour votre participation. Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 11 h 39)

(Reprise à 11 h 42)

Le Président (M. Auger) : Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de la MRC de Beauharnois-Salaberry. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre représentation et par la suite une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien vouloir vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre exposé.

Municipalité régionale de comté de Beauharnois-Salaberry (MRC de Beauharnois-Salaberry)

Mme Laberge (Maude) : M. le Président de la commission, M. le ministre, messieurs dames les membres de la commission, je voudrais d'abord vous remercier d'avoir accepté, de nous avoir donné l'opportunité de vous soumettre nos commentaires relativement au projet de la loi n° 85. Mon nom est Maude Laberge, je suis mairesse de la municipalité de Sainte-Martine et préfète de la MRC de Beauharnois-Salaberry. Je suis accompagnée de Mme Linda Phaneuf, la directrice générale de la MRC, M. Denis Lapointe, maire de Salaberry-de-Valleyfield et président du CLD, ainsi que M. Claude Haineault, maire de la ville de Beauharnois et président de la Table des préfets et élus de la couronne sud.

Avant de passer la parole à mon collègue, Denis Lapointe, j'aimerais mettre l'accent sur certains aspects majeurs de notre mémoire, lesquels ont une incidence sur l'avenir économique de notre MRC et de nos villes et villages.

D'abord, nous souscrivons au concept de développement d'un corridor économique de l'autoroute 30 et assumons qu'il inclut la portion de l'autoroute A-530 qui dessert spécifiquement les secteurs industriels et commerciaux de Salaberry-de-Valleyfield.

Ce concept de déploiement économique s'inscrit aussi dans le développement de la zone industrialo-portuaire de Salaberry-de-Valleyfield, où se trouvent déjà des infrastructures de niveau continental de transport maritime, ferroviaire et routier qui sont opérationnelles, en croissance et qui constituent déjà un pôle logistique en pleine effervescence dans la région du Suroît, regroupant les MRC Vaudreuil-Soulanges, du Haut-Saint-Laurent et, bien sûr, de Beauharnois-Salaberry. Les infrastructures de transport et de logistique de desserte pour les villes de Beauharnois et de Salaberry-de-Valleyfield procurent déjà des milliers d'emplois aux résidents de ces villes ainsi qu'aux travailleurs de comtés avoisinants tels que Vaudreuil-Soulanges, Huntingdon et Châteauguay.

Je passe maintenant la parole à mon collègue, Denis Lapointe, qui poursuivra la présentation au nom de la MRC de Beauharnois-Salaberry.

M. Lapointe (Denis) : Alors, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission.

Alors, depuis le début de l'année 2013, un comité interministériel s'est engagé à élaborer une stratégie de développement économique le long de l'autoroute 30, de sorte d'outiller, d'apporter les outils nécessaires pour rivaliser avec l'Ontario en matière de développement économique et en matière de développement logistique aussi.

Les MRC touchées par le parachèvement de l'autoroute 30 ont été mises à contribution pour d'abord faire état des attentes locales et régionales en matière de développement économique. Elles ont aussi fourni les documents synthèses permettant de regrouper les enjeux régionaux. Une année plus tard, notre MRC a soumis, à la demande du MAMOT, un nouveau document présentant les pôles de développement industriel en périmètre urbain ainsi que les secteurs potentiels de développement industriel en périmètre agricole permanent. Dans ce document étaient identifiés les secteurs situés en zone blanche représentant un potentiel de retour en zone agricole permanente.

Les échanges avec le MAMOT ont été nombreux et constructifs. Toutefois, la résultante se traduisant par le projet de loi n° 85 apparaît décevante en ce sens que la stratégie gouvernementale proposée ne tient que très peu compte

des efforts d'investissement en infrastructures consentis par les villes de notre MRC. Elle ne tient pas compte des outils logistiques existants mis en place au cours des années et, dans plusieurs cas, des investissements complémentaires du gouvernement.

Dans le projet de loi, on parle de deux grands pôles logistiques, l'un dans la municipalité de Les Cèdres, l'autre sur le territoire de Contrecoeur, alors qu'il existe des plateformes logistiques maritimes, ferroviaires et routières en pleine exploitation et bien synchronisées sur le territoire de Beauharnois-Salaberry et de Salaberry-de-Valleyfield. Ne peut-on pas miser sur la consolidation et le développement des outils qui offrent déjà des résultats économiques probants pour toute la région et davantage? Ne pourrait-on pas considérer l'intégration de tous ces outils logistiques dans ces grands pôles logistiques projetés par le gouvernement?

En ce qui a trait au guichet unique, le projet de loi n° 85 propose la mise en place à l'échelle du corridor de la 30 d'une structure d'analyse des projets sous forme d'un guichet unique réunissant les ministères et organismes concernés par les projets de développement. L'approche apparaît intéressante. Toutefois, nous avons de la difficulté à concilier ce concept avec des structures des zones industrialo-portuaires qui réunissent déjà des représentants des divers ministères, les villes concernées, les MRC, les CLD là où ils existent. N'y a-t-il pas un danger d'un dédoublement dans ces étapes d'analyse, qui risquerait de retarder la réalisation des projets?

Si le gouvernement souhaite des résultats concrets et rapides, mieux vaut fonctionner à partir de ces structures, qui par leur mixité de représentation apparaissent comme des outils efficaces, pratiques et bien collés aux réalités locales et régionales. Elles sont en soi des guichets uniques, dont la supervision d'ensemble pourrait se faire à l'occasion de forums annuels coordonnés et organisés par l'État.

Les instances économiques locales et régionales, voire les MRC, les CLD et les villes doivent être partie prenante des choix de projets et des investissements inhérents à ces choix puisque les communautés devront aussi investir à la fois dans la promotion des pôles en devenir aussi bien que dans la mise en place des infrastructures complémentaires nécessaires à l'atteinte des objectifs. La loi du marché doit prévaloir dans les choix de site d'implantation des projets. Les instances locales et régionales s'activent dans l'identification des projets structurants destinés à s'établir sur leur territoire. Travaillons ensemble, donc, à leur concrétisation et respectons les différentes échelles de planification. Encore là, utilisons ce qui est existant et fonctionnel et minimisons les paliers d'intervention, qui sclérosent parfois le processus décisionnel, et maximisons l'occupation des espaces industriels disponibles sur nos territoires. Les attentes du gouvernement et des milieux sont les mêmes, celui de réaliser des projets concrets en matière de déploiement logistique et de doter nos villes et régions d'outils nécessaires à l'approvisionnement en matières premières, à la production de biens et à leur transport à destination de la clientèle.

En ce qui a trait à l'implantation d'entreprises du secteur logistique et les règles d'urbanisme, le projet de loi n° 85 autorisera le gouvernement à décréter des règles d'urbanisme dans les périmètres désignés destinés à l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique. Il y a un danger que le consensus chèrement acquis au cours des années des villes et villages en ce qui a trait à leurs schémas respectifs d'aménagement se désagrège, laissant place à l'incohérence ou à l'anarchie, même, dans le déploiement des milieux de vie.

Notre MRC est préoccupée par le pouvoir discrétionnaire qui semble s'introduire en région par le biais de ce projet de loi. On peut comprendre que pour accélérer le développement dans les zones privilégiées il faille aussi alléger les procédures et décider pour que des projets se réalisent. Il demeure important de s'assurer de prudence et de cohérence, que la MRC... que les MRC, dis-je, voire les instances locales soient consultées et qu'on puisse en arriver à rationaliser la démarche pour le bien de tous. C'est important.

Donc, une meilleure approche visant à permettre l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique mérite d'être étudiée. Les villes et villages ont des besoins en termes de dézonage qui vont dans le sens d'une planification à court, moyen et long terme intégrée à leurs schémas d'aménagement et qui vont aussi dans le sens de l'importance donnée au développement économique local et régional.

• (11 h 50) •

Dans le contexte où le gouvernement accepte que les villes et villages disposent de plus d'autonomie, ne serait-il pas avantageux qu'un consensus se dégage de l'action gouvernementale et de celle des villes en développement et qu'on tienne compte du schéma d'aménagement régional et, dans notre cas, également du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, puisqu'une partie de notre MRC y est rattachée par le biais de la ville de Beauharnois?

Les mesures spéciales favorisant l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique en zone agricole. Le projet de loi, tel que proposé par le gouvernement, permet à l'Assemblée nationale de décréter des règles d'urbanisme visant à accepter la construction, voire l'aménagement d'entreprises de logistique dans les zones agricoles. En fait, ces usages seraient considérés comme étant à des fins autres qu'agricoles et nécessiteraient une compensation en équivalence de terrains agricoles occupés. Cette compensation ne nous apparaît pas nécessaire dans la mesure où la zone d'intervention ou d'occupation demeure une zone verte. Le délai proposé de 24 mois permettant la réalisation de projets concrets d'infrastructure de logistique en zone agricole apparaît très court en considération des approbations nécessaires et des règles à suivre pour en arriver à l'émission de tous les permis. L'idée du guichet unique apparaît, dans ce cas spécifique, intéressante, cette instance agissant comme facilitateur interministériel, mais encore là la coopération avec les instances régionales et locales apparaît essentielle pour assurer et préserver la cohérence dans l'occupation du territoire.

Là où nous demeurons perplexes, c'est dans l'application du modèle de compensation introduit par le projet de loi n° 85. Le projet de loi, donc, propose que des compensations pour des utilisations à des fins autres que l'agriculture dans un territoire donné, une MRC, par exemple, puissent être compensées sur d'autres territoires, pénalisant ainsi ces territoires compensateurs, alors que toutes les planifications territoriales, plus que trentenaires dans certains cas, puissent être charcutées et qu'à l'ultime elles ne réussissent plus à compenser pour ses propres besoins futurs.

Il est clair pour la MRC de Beauharnois-Salaberry que le gouvernement prévoit compenser pour les utilisations à des fins autres que l'agriculture à même son territoire, et ce, au profit de MRC voisines concernées par le projet de loi, notamment celui de Vaudreuil-Soulanges. Il est encore plus incompréhensible que cette mesure soit appliquée alors que le projet de loi vise l'implantation de pôles logistiques et qu'il existe déjà sur le territoire de Beauharnois-Salaberry des plateformes constituantes d'un pôle logistique déjà opérationnelles et d'envergure continentale.

Une plateforme ferroviaire continentale est aménagée sur les territoires voisins des villes de Beauharnois et de Salaberry-de-Valleyfield. La plateforme maritime est à Salaberry-de-Valleyfield depuis plus d'une cinquantaine d'années et s'intègre à une zone industrialo-portuaire reconnue par l'État, ainsi qu'un réseau routier local et régional associé à l'A-530 et l'A-30 constitue un véritable carrefour d'accès à la fois pour les villes de Beauharnois et de Salaberry-de-Valleyfield. Les parcs industriels de ces deux villes sont en pleine croissance et accueillent déjà aujourd'hui des projets majeurs d'investissement et de création d'emplois. Le pôle est là, en pleine activité et en plein déploiement. Les besoins en compensation doivent donc rester rattachés prioritairement au territoire de la MRC Beauharnois-Salaberry, puisqu'ils sont requis à court terme pour justement permettre l'implantation de projets à caractère logistique. Un projet, d'ailleurs, de grande importance, de grande envergure fait l'objet d'une demande d'exclusion aujourd'hui pour une implantation demain. Le recours à des compensations exterritoriales risque de saper les efforts de développement économique locaux et régionaux de la MRC de Beauharnois-Salaberry et de retarder le retour financier à court terme de nos gouvernements, qui ont investi dans nos infrastructures pour justement permettre à ces plateformes d'exister, sans toutefois exclure la nécessité d'avoir recours...

Le Président (M. Auger) : M. Lapointe, juste un instant, juste savoir si vous en avez encore pour un certain temps, parce qu'on a deux minutes déjà de prises sur le temps du ministre.

Une voix : ...

Le Président (M. Auger) : Vous le laissez terminer? M. Lapointe, à vous l'honneur.

M. Lapointe (Denis) : Alors, la nécessité d'avoir recours de façon extraordinaire à ce modèle de compensation. Là aussi, la contribution, la coopération et la concertation des instances locales et régionales doivent faire partie du processus décisionnel en la matière. Le bénéfice d'une telle forme de compensation doit être partagé entre les parties concernées. Nous demandons donc au gouvernement de convenir avec la MRC de Beauharnois-Salaberry et ses municipalités locales des modalités d'entente qui permettront, dans un premier temps, l'accès à des espaces qui assureront le développement et la vitalité de nos municipalités à long terme et, une fois les ententes conclues, une compensation pour les municipalités qui se trouvent à l'extérieur de notre territoire.

Alors, je termine en vous disant que le projet de loi n° 85 vise également le développement des zones industrialo-portuaires. Dans le corridor de l'A-30, situé à l'ouest du corridor économique de l'autoroute, il en existe deux, si on exclut le grand pôle d'importance qu'est le port de Montréal. Il s'agit des ZIP de Salaberry-de-Valleyfield et celui de ville Sainte-Catherine.

La première, celle de Salaberry-de-Valleyfield, s'inscrit dans une approche de développement fort structurante qui coïncide avec la présente démarche gouvernementale. Les espaces occupés par les plateformes ferroviaires CSX et CN, ceux du port de Valleyfield et les millions de mètres carrés de superficie de terrains industriels à développer sur le grand territoire de la ville de Beauharnois et de Salaberry-de-Valleyfield constituent une base incontournable d'implantation du pôle logistique envisagé par l'État dans la suite à donner au p.l. n° 85. Il importe donc que les espaces requis que prévoit le dézonage de certains secteurs zonés verts soient considérés dans l'approche gouvernementale proposée par le p.l. n° 85 pour l'effet structurant de cohérence qu'ils apporteront à l'offre logistique de notre MRC.

Le dernier point concerne des modifications apportées aux cartes. Et M. le ministre a répondu tout à l'heure qu'il y aura des ajustements qui vont permettre de rendre un peu plus à date, si on peut utiliser ce terme-là, les infrastructures existantes et les demandes existantes de chacun de nos territoires. Alors, voilà. Merci.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. Lapointe. Donc, M. le ministre, compte tenu que vous avez donné quatre minutes de votre temps, il vous en reste 12, minutes.

M. Coiteux : Il me reste 12 minutes, et que je vais partager avec ma collègue de Vaudreuil-Soulanges.

Je vais commencer... Bien, d'abord, merci beaucoup, évidemment, pour la présentation, les recommandations.

Peut-être, M. le maire, mais ça peut être quelqu'un d'autre qui va vouloir y répondre ou y ajouter un certain nombre de commentaires, mais vous avez dit une chose, M. le maire, qui est : Écoutez, vous implantez un guichet unique, mais ce guichet unique pourrait être une structure supplémentaire par rapport à d'autres structures décisionnelles et de concertation qui existent actuellement dans les zones industrialo-portuaires. J'aimerais ça vous entendre un petit peu plus là-dessus, parce que vous avez dit : Il y a quand même un avantage au guichet unique qu'on propose, mais en même temps le guichet unique pourrait ajouter des délais, et l'objectif, c'est précisément d'accélérer le processus, d'acheminer l'information le plus rapidement possible, les options. Donc, j'aimerais ça vous entendre un petit peu plus sur les enjeux que vous y voyez.

M. Lapointe (Denis) : Dans un premier temps, je faisais référence à l'existence des zones industrialo-portuaires, qui a été mis en place par le gouvernement dans le cadre de sa Stratégie maritime. La Stratégie maritime va au-delà de tout le transport maritime, elle voit à ce qu'il y ait... d'intégrer à ces zones-là les zones industrielles, les autres éléments,

les autres infrastructures de transport. Donc, les comités ou les ZIP qui ont été mis en place sont constitués déjà de représentants ministériels, dans le cas... quatre, cinq ministères font partie de ces équipes-là, les CLD font partie de ces équipes-là, les villes qui sont concernées y sont partie prenante, et la MRC, donc, qui est concernée par le déploiement du territoire, y est aussi. Donc, les intervenants au sein de ces... Le port, d'ailleurs, en fait partie. Donc, les intervenants sont déjà là, ils sont déjà en mesure, d'une certaine façon, d'arbitrer certaines causes ou de voir à une cohérence dans le développement de l'ensemble de ces territoires-là. Si on vient superposer à ça un guichet unique, bien, c'est un deuxième guichet qui apparaît et qui va rediscuter certains éléments qui sont discutés au sein des zones industrialo-portuaires.

Là où le guichet unique apparaît intéressant, c'est dans l'arbitrage qui peut être nécessaire au moment où des projets majeurs vont atterrir à un endroit ou deux endroits, éventuellement, à l'intérieur d'un même territoire ou à l'intérieur de territoires qui sont connexes là-dessus. Là, ça peut être intéressant d'avoir un autre palier qui est capable de se sortir de... non pas... de l'intérêt que présente la zone industrialo-portuaire et d'y aller froidement. Mais, dans le cas où on parle de développement sur un territoire très large, les ZIP sont des outils que vous avez mis en place et qui sont, jusqu'à maintenant, excessivement efficaces parce que tout le monde se parle, tous les intervenants nécessaires au déploiement économique d'un projet ou de projets sur le territoire, ils sont là, prêts, dans le fond, à faire feu s'il y a des orientations particulières qui sont prises là-dessus. C'est là où on voit une partie de dédoublement, mais où on voit aussi que le guichet unique peut solutionner un certain nombre de problèmes qui pourraient apparaître mais à un plus haut niveau.

M. Coiteux : Parce que le guichet unique peut diriger un investisseur potentiel vers une zone industrialo-portuaire particulière parce qu'il a identifié le besoin et l'appariement entre l'offre et le besoin, que ça passe par un endroit particulier. Donc, moi, je ne vois pas nécessairement de contradiction, là, c'est...

• (12 heures) •

M. Lapointe (Denis) : Tout à l'heure, dans les exposés qui ont été faits par les... durant les représentations précédentes, je pense, tout le monde a compris qu'il y a des efforts locaux et des efforts régionaux qui sont faits. Donc, à quelque part, qu'on le veuille ou non, il y a une forme de compétition qui se met en place, et il y a du travail qui est fait en amont pour aller chercher des investisseurs, les intéresser à nos territoires, et tout ça. Alors, lorsqu'un projet arrive, le fait de se retrouver dans une compétition et que, finalement, bien, des gens à un plus haut niveau, où il n'y a pas d'interconnexion directe avec le milieu, puissent intervenir dans ces choix-là, moi, je pense qu'on laisse de côté la loi du marché. S'il y a des efforts qui sont faits à quelque part, des investissements qui sont consentis à quelque part pour attirer des gens, il ne faut pas saper cet effort-là. Si vous me dites qu'à l'intérieur du guichet unique on va pouvoir tenir compte de ces particularités locales et régionales à ce niveau-là, peut-être qu'on pourra considérer quelque chose, mais il faudra voir le mécanisme qui générera un guichet unique, par exemple. Mais je crois qu'on a déjà des éléments intéressants sur le plan régional dans les ZIP.

M. Coiteux : Parce que, vous voyez... J'ai combien de temps?

Le Président (M. Auger) : Sept.

M. Coiteux : Sept minutes? Je vais peut-être en prendre une, puis ensuite je vais laisser à ma collègue... Mais on nous a dit : On a des atouts indéniables pour attirer les entreprises du secteur de la logistique, mais on a un inconvénient par rapport à d'autres juridictions, c'est la lenteur de nos processus décisionnels. Et le but du projet de loi n° 85, c'est de se doter d'outils qui vont nous permettre d'arriver aux meilleures décisions le plus rapidement possible.

Alors, vous dites : Bien là, il y a le pouvoir de décréter, il y a peut-être un problème ici. Le mécanisme de compensation, il est peut-être à revoir. Le guichet unique, on n'est pas tout à fait certains, il va peut-être falloir l'arrimer d'une façon ou d'une autre. Votre architecture idéale autour de ce projet-là, 85, pour accélérer le processus, elle ressemblerait à quoi? Parce qu'il va y avoir de la concurrence entre les différentes MRC, les différentes municipalités, mais ultimement on veut créer un système, là, dans lequel il y aura plusieurs projets qui vont pouvoir se réaliser, probablement dans des municipalités et des MRC différentes, répondant à des besoins puis des caractéristiques qui vont être différentes. L'architecture idéale pour accélérer le processus, si c'est notre problème actuel qu'on est trop lent, ce serait quoi?

M. Lapointe (Denis) : L'architecture idéale, c'est celle qui... quand je vous disais, tout à l'heure, qu'elle existe au travers des ZIP, c'est celle d'avoir assis à une même table les ministères qui ont une incidence sur le développement d'un projet, d'une part, et les instances locales et régionales qui ont à travailler avec ces projets-là.

Quand on parle de guichet unique, ma compréhension de... notre compréhension, c'est-à-dire, du projet de loi, c'est une instance qui est détachée, où les intervenants locaux et régionaux n'auront pas prise ou ne seront pas des intervenants à l'intérieur. Moi, je regarde la discussion qui se fait à l'intérieur des ZIP, il y a véritablement un échange puis il y a des balles qui sont prises au bond par tel ou tel ministère, dans le cas de l'Emploi, bien, quand ça touche l'emploi, mais, dans le cas du MIDI, lorsqu'il y a des investissements à faire, tous les gens sont assis autour de cette table-là, et ça fonctionne, l'échange se fait. Il manque un joueur dans cette organisation-là, il manque certainement un qui a un impact sur le temps dévolu à l'étude des projets, le ministère de l'Environnement, qui n'est pas là, et qui reçoit, bien souvent... et qui va recevoir aussi un tas d'informations qu'il va analyser selon sa perspective, qui n'est pas nécessairement la perspective locale et régionale. Alors, à quelque part, si on rajoute quelques joueurs à la formule des ZIP actuelle dans les zones qui sont périphériques à l'autoroute 30, l'autoroute A-530, moi, je pense qu'on va être en affaires, et ça va aller vite.

M. Coiteux : Ma collègue de Vaudreuil-Soulanges...

Le Président (M. Auger) : Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Merci. Merci, M. le ministre. Merci, M. le Président.

Alors, un peu plus tôt, il y a eu CargoM qui ont été présents, il y a eu le port de Montréal, on a beaucoup parlé de multisite. Moi, j'aimerais avoir votre position sur votre... en fait, votre position sur la notion du multisite, parce que j'ai pris connaissance du mémoire et j'ai aussi entendu vos arguments. Est-ce qu'il y a une ouverture au multisite ou vous êtes simplement centrés sur qu'est-ce qui est déjà fonctionnel, entre autres, à Salaberry-de-Valleyfield?

M. Lapointe (Denis) : Bien, nous, quand on parle de Salaberry-de-Valleyfield et de Beauharnois, le complexe qui est là, pour nous, il est existant. Nous, là, dans notre tête et dans notre façon de penser, le déploiement du pôle logistique est beaucoup plus large que chez nous, il inclut... et dans notre tête il a toujours inclus Vaudreuil-Soulanges, parce qu'il y a des éléments qui sont là, qui sont voisins de chez nous, qui sont connexes, des équipements ou des espaces qui seront éventuellement disponibles. Donc, il y a une interrelation. Il y a déjà, dans bien des cas, une forme de commerce, une forme d'échange, des matières qui arrivent par le port chez nous ou qui arrivent par le train chez nous qui vont traverser dans l'autre région. Et c'est la même chose pour Roussillon, qui sont voisins de chez nous.

Alors, moi, ce que je vois dans le futur, c'est un pôle intégré, plus grand que nature, que celle qu'on a déjà. Mais ce qu'on dit dans notre mémoire, c'est : Partons avec des éléments qui sont consistants, qui sont déjà là, qui sont opérationnels et venons intégrer tout ça à ce qui existe sur l'ensemble des territoires, donc une ouverture à ce qu'il y ait un large pôle et qu'il y ait, quand on parle de multisite, quand on est à 10 kilomètres, quand on est à 20 minutes, 10 minutes de chez vous, bien...

Mme Nichols : Alors là, je comprends, dans le fond, qu'il y a une ouverture au multisite puis qu'il y a la notion de complémentarité qui peut s'appliquer.

M. Lapointe (Denis) : Tout à fait.

Mme Nichols : Mais ce que j'ai remarqué... Alors, peut-être, ce que j'ai remarqué, où c'était un peu plus fermé, c'était peut-être au niveau de la compensation des terrains, où, là, on se dit : Non, on ne veut pas qu'ailleurs viennent compenser chez nous. C'est ce que j'ai compris un petit peu plus tôt.

Puis je permets aussi, par le fait même, de souligner que les terres d'Hydro-Québec, j'ai été mairesse, là... donc les terres d'Hydro-Québec n'appartiennent pas aux municipalités, là. C'est peut-être quelque chose qu'il faut se rappeler aussi.

M. Lapointe (Denis) : Oui, mais, la problématique, c'est lorsqu'on est sur un territoire qui est en plein déploiement... Puis je pense que je peux prendre l'exemple de mon collègue de Beauharnois, il va certainement en parler cet après-midi, lors d'une présentation. Le parc industriel, Beauharnois a investi 30 millions de dollars dans des acquisitions et dans la mise en place d'infrastructures, et il y a un déploiement qui est en marche, des grandes entreprises qui s'installent et plusieurs entreprises qui se sont installées au cours des dernières années là-dessus. Alors, évidemment, la vitesse où ça évolue, puis la vitesse où ça évolue aussi chez nous avec l'avènement de la 30...

Le Président (M. Auger) : Juste un instant, M. Lapointe. C'est parce qu'il reste une minute, là...

Mme Nichols : Oui, je m'excuse, c'est parce qu'il me reste une minute, puis je veux vraiment bonifier le temps. Ça fait qu'on essaie de faire des questions courtes, des réponses courtes.

Mais en fait je voulais peut-être, en terminant, là, rappeler et citer le ministre de la Stratégie maritime qui disait qu'il y en a pour tout le monde le long de l'autoroute 30. Je pense que c'est important de se le rappeler. Puis je pense qu'aussi le pôle... la logistique, là, c'est un projet national, ce n'est pas le projet d'une MRC plus qu'une autre, là. Je comprends, tu sais, qu'il y ait de la compétition. Ça, je le comprends. Je comprends que Montréal est un grand joueur aussi. Mais je pense qu'il faut avoir une vision d'ensemble. En fait, quand on est assis ici, au gouvernement, c'est ce qu'on regarde. Puis la MRC qui était là avant vous ont beaucoup parlé de collaboration, ils veulent collaborer avec le gouvernement. Puis je pense que c'est une ouverture qui aide à faire, justement, un pôle logistique, un beau projet national.

Le Président (M. Auger) : Merci. Nous devons poursuivre avec l'opposition officielle. M. le député de Beauharnois, pour les neuf prochaines minutes et 30 secondes.

M. Leclair : Merci, M. le Président. Alors, tout d'abord, M. Lapointe, Mme Laberge, Mme Phaneuf et M. Haineault, mes salutations. Bienvenue en commission parlementaire.

Bien entendu, à écouter tous les groupes qui ont passé depuis ce matin, je suis à me questionner. Lors de l'article par article — puis on fera la suggestion au ministre — lorsqu'on veut changer les règles d'aménagement du territoire tel que le prévoit le projet de loi n° 85, en plus qu'on spécifie qu'on veut aller surtout dans les entreprises de logistique, on entend les autres régions qui n'ont pas la chance, eux, d'avoir soit un pôle logistique déjà de formé, soit un port, eux disent : Bien, oui, nous aussi, on est sur le bord de la 30 puis on voudrait l'utiliser, exemple, là, les maraîchers, et tout ça. Alors, pourquoi ne pas se donner un temps... Parce que, là, on fait une brèche, là, dans tout ce qui était schéma d'aménagement, on fait une brèche, on dit : On va peut-être être capables de compenser. On sait que, certaines régions, on parle des terrains

d'Hydro-Québec, qu'il y a une certaine possibilité d'aller compenser sur ces terrains-là. Alors, pourquoi ne pas donner le temps à toutes ces petites régions là qui sont ciblées par le projet de loi, de dire : On vous donne la possibilité de le refaire avec une nouvelle vision, votre schéma d'aménagement, là, du territoire, parce qu'on va être capables de compenser, alors que voilà cinq ans ou 10 ans on ne l'avait pas, cette possibilité-là, c'était impossible, il fallait y aller avec des règles qui étaient là? Là, on veut changer les règles, avoir de l'ouverture, tout ça pour du développement économique. Alors, on va vous revenir là-dessus, M. le ministre, parce que je pense qu'il y a des villes que... Puis on a eu quelques exemples des autres groupes ce matin, qui disent : Bien, nous, avant ça... il n'y a même pas une sortie de route, on n'a jamais fait la demande, on ne pensait pas qu'il y aurait quelque chose là un jour. Donc, on reviendra là-dessus.

Mais je voudrais revenir à... Lorsque vous dites «des compensations», dans le mémoire, vous parlez des compensations, qu'on va compenser pour d'autres MRC, même s'il y a peut-être une large possibilité de compensation dans notre région, là, incluant Beauharnois, incluant Valleyfield, Saint-Louis, et tout ça, quelle est votre crainte? Quelle est votre crainte face à ça? Parce que je sais qu'on a déjà une région qui exploite déjà la logistique, la gare intermodale puis j'aimerais vous entendre, pourquoi que ça vous irrite. On est-u en demande de terrains, on ne les a pas eus, puis là on risque d'en donner à Contrecoeur avant même de servir dans notre propre région? J'aimerais vous entendre là-dessus.

• (12 h 10) •

M. Haineault (Claude) : Bien, je vais intervenir un peu, je reviendrai plus en profondeur cet après-midi, mais c'est clair que, dans la MRC de Beauharnois-Salaberry, la présence d'Hydro-Québec vient faire en sorte qu'il y a beaucoup de terrains qui sont zonés blanc et qui pourraient être utilisés éventuellement à des fins agricoles pour compensation. Je pense que ce que Denis amenait puis ce que la MRC veut dire, ce n'est pas qu'on est fermés, mais il y a déjà des demandes de déposées au niveau de la MRC. On ne voudrait pas voir toutes les demandes d'ailleurs soient déjà passées et, quand on arrivera aux besoins identifiés par la MRC, on va se faire dire non parce qu'il n'y en a pas, de compensation, elles ont été utilisées pour Vaudreuil, Contrecoeur, Varennes ou ailleurs sur le territoire.

Ceci étant dit, je pense qu'il y en a pour tout le monde dans les terrains disponibles en compensation parce que, quand Hydro-Québec a exproprié pour faire le canal, ils ont pris suffisamment de terrain pour les 400 prochaines années, donc ils peuvent tout répondre en compensation à tous les besoins qu'on a et même à ceux qui sont à l'extérieur de la MRC. Je pense que c'est ça qu'il faut comprendre. Mais, encore une fois, il faut qu'on ait notre mot à dire dans ça parce que c'est chez nous, c'est notre territoire, puis le développement économique, c'est un ensemble, ce n'est pas juste la logistique, il y a d'autres projets qui sont déjà sur la table. Denis a parlé des investissements qu'on a déjà faits; ils ne se sont pas faits là pour rien.

M. Leclair : Donc, est-ce que vous souhaiteriez, d'autant plus, dans le projet de loi, de voir des lignes changées pour qu'on donne une gamme plus large d'investissement, que ce ne soit pas juste pour la logistique, les entreprises en logistique? Est-ce que ce serait votre souhait? Parce que, là, c'est très ciblé, là, le projet de loi, en ce moment, puis on voit certaines régions qui disent : Bien, nous, si on reste dans la logistique, bien, on est comme à côté de la track, on ne pourra jamais se servir... on n'arrivera à nos fins. Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus. Est-ce que, pour vous, ça fait du sens qu'on cible très petit comme ça alors qu'on parle d'une grande partie de l'autoroute 30?

M. Lapointe (Denis) : Bien, la logistique, en soi, c'est un outil, et c'est un outil de développement. Pour que les centres logistiques puissent opérer, bien, ça prend des gens qui produisent, ça prend des entreprises qui produisent. Ça prend des entreprises qui reçoivent et transforment certaines matières premières, ça prend des entreprises qui vont faire de l'emballage. Donc, en soi, c'est un tout. Effectivement, si on parle de logistique proprement dite, sans intégrer, sans qu'on ait un système intégrateur qui fasse qu'il y ait une certaine synergie entre les entreprises qui gravitent autour de pôles logistiques, bien, on va avoir un petit peu de misère, à un moment donné, si on n'a pas l'espace, on va avoir un petit peu de misère à rentabiliser ces pôles logistiques là.

L'exemple de CSX, qui s'est établi à Beauharnois et à Salaberry-de-Valleyfield, est très probant. Eux, lorsqu'ils installent leur centre logistique ferroviaire, bien, ce qu'ils imaginent, c'est tout ce qui va pousser autour et tout ce qui va nourrir leur système. Puis, vice versa, les installations ou les infrastructures ou les entreprises qui vont s'installer en périphérie, bien, eux autres, ils vont nourrir le système. Ils vont utiliser ce système-là, ce système ferroviaire là pour pouvoir s'approvisionner, ou transférer, ou transporter leur matière, leurs produits.

Alors, à quelque part, c'est un tout, dans son ensemble. Puis effectivement c'est limitatif de ne parler que de la logistique proprement dite.

M. Leclair : Bien, comme disait mon collègue, tantôt, de Sanguinet, bien, je pense que l'ouverture du ministre se fera voir lors de l'étude article par article de ce projet-là pour peut-être élargir un peu plus que de maintenir le secteur que logistique.

Puis je voudrais vous apporter aussi sur un détail que vous avez parlé tantôt... bien, sur deux, au fait. Il y avait le côté... Vous disiez, les délais, 24 mois pour faire les changements de terres, exemple, agricoles vers blanc. Puis aussi vous nous disiez, la plupart des groupes en ont parlé... bien, pas tous les groupes, là, je vous dirais, les premiers en ont moins parlé, mais plusieurs personnes parlent d'acceptabilité sociale. Donc, pour vous, le projet de loi n° 85, en ce moment, de dire que... Puis je pense que c'est ça, le but du projet, là, qu'avait en tête la première mouture de ça, c'était de dire : Bon, bien, cette mouture-là, nous, même si les schémas d'aménagement sont faits, si on décide qu'on exproprie les gens, on les exproprie. Mais je pense que plusieurs groupes sont venus ce matin dire : Bien, nous, l'acceptabilité sociale va des gens, des MRC, des villes. Alors, vous souhaitez qu'il y ait plus de corps face à vos obligations, autant villes que MRC, que ça ne devienne pas que le ministère qui décide : Bien, cette région-là, vous ne vous entendez pas; nous, on coupe, on tranche.

M. Haineault (Claude) : Bien, moi, je dirais que, oui, le premier acteur du développement économique, c'est la ville. Denis le donnait tantôt en exemple, Beauharnois, on a investi 30 millions. C'était une ville de 12 000 de population à ce moment-là. Avec un budget de 20 millions, on a investi 30 millions pour le développement industriel. Donc, c'est sûr qu'on est extrêmement concernés par ça.

Pour revenir à ce que vous disiez avant, dans notre parc industriel, il y a Alcan qui fait de l'aluminium, il y a Axiall et Canexus qui font des produits chimiques, on vient d'accueillir IKEA en logistique de transport et OVH qui est un serveur informatique. Un parc industriel, c'est un ensemble. Le développement économique, c'est un tout. Je comprends qu'on ne devrait pas interdire le développement en lien avec la logistique, mais de là à imposer ça partout... Je pense que c'est la ville qui doit décider des entreprises qui viennent chez nous. Je ne voudrais pas non plus que mon parc industriel se retrouve complètement couvert d'asphalte avec juste un immense stationnement pour parquer 2 500 remorques de camion. J'aimerais mieux qu'on vienne les construire, les remorques de camion, là, puis qu'on en accueille, en passant.

Mais tout ça est déjà prévu dans notre plan. Donc, faites juste nous inclure dans la décision puis les choix qui vont être faits. Moi, par exemple, je ne pense pas que le guichet unique va choisir quelle entreprise, à quelle place qu'elles vont aller. Qu'il vienne à Beauharnois ou à Varennes, le centre de distribution, ce n'est pas ça qui est important, c'est qu'il vienne à Beauharnois ou Varennes plutôt que d'aller à Contrecoeur, à New York ou à Hawkesbury. Et, pour ça, il faut faciliter les opérations.

Le Président (M. Auger) : 30 secondes, M. le député.

M. Leclair : Bien, en vous remerciant de votre mémoire et de votre passage en commission parlementaire. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Beauharnois. M. le député de Blainville, pour les six prochaines minutes et 30 secondes.

M. Laframboise : Oui, merci beaucoup. Mme Laberge, M. Lapointe, M. Haineault, Mme Phaneuf. Merci de votre présence.

Là, bon, quand je regarde les cartes, ça, ça veut dire que, sur votre territoire de MRC, là, il n'y a pas de zone verte qui va être convertie en pôle logistique, là, finalement, il n'y en a pas. C'est ce que je peux voir.

M. Lapointe (Denis) : Dans le mémoire qu'on a présenté, il y a une zone qui est enclavée qui est connexe au pôle ferroviaire, au complexe ferroviaire de CSX, qui est connexe... qui est un triangle, en fait, qui est délimité par les voies ferrées de CSX, par les voies ferrées de CN et par le complexe de CSX. Alors, c'en est une, zone qu'on a identifiée comme éventuellement à dézoner, parce qu'il y a déjà des projets là-dessus. Et on comprend que, si on doit dézoner, il doit y avoir des compensations. Ça, ce processus-là...

M. Laframboise : Sauf que ce n'est pas dans les cartes qui ont été déposées, là. Mais vos...

M. Lapointe (Denis) : Bien, ce n'est pas dans les cartes... En fait, la dernière partie de la présentation que j'avais, j'ai fait référence aux commentaires du ministre, qui va s'assurer qu'il y ait une mise à jour des cartes. Et, dans le mémoire qu'on a présenté, il y a une mise à jour de ces cartes-là pour tenir compte des projets qui sont en cours.

M. Laframboise : De cette zone verte là, qui devrait être dans les nouvelles cartes, là, que le gouvernement devrait autoriser.

M. Lapointe (Denis) : Tout à fait, tout à fait. C'est ça, oui, tout à fait.

M. Laframboise : Bon. Et ça... Puis là, au point de vue compensation, vous dites : Bien là, les terres, finalement, d'Hydro-Québec, sont situées sur le territoire de votre MRC, compensent d'autres MRC.

M. Lapointe (Denis) : Ce qu'on a dit, c'est qu'il y a eu un exercice qui a été fait, au niveau de la MRC, à la demande du MAMOT, à un moment donné, pour nous dire : Bon, quel est votre développement, qu'est-ce que vous entendez faire en termes de développement? Quelles sont les zones qui devront être transférées de zone verte à zone blanche et quelles sont les zones qui pourraient servir de compensation? Et c'est un exercice qui a été fait, et tout le monde s'est mis d'accord, à la MRC, pour qu'on présente ce modèle-là. Donc, à quelque part, on est capables de faire un équilibre entre les besoins et les possibilités de compenser.

M. Laframboise : Est-ce que c'est juste des terres d'Hydro-Québec ou c'est d'autres terres ailleurs?

M. Lapointe (Denis) : Non, il y avait d'autres terres ailleurs aussi. Donc, il y a eu... l'exercice, en fait, c'était de faire un inventaire, globalement, et je pense qu'on a réussi à bien faire à ce niveau-là.

• (12 h 20) •

M. Laframboise : Et vous dites que vous avez une demande, présentement, là, à la CPTAQ pour une exclusion, là. C'est-u dans des terres qui vont être visées par la carte ou c'est d'autre chose?

M. Lapointe (Denis) : Bien, en fait, dans les cartes va apparaître cette partie-là qui devrait éventuellement être dézonée. Donc, dans la mise à jour, normalement, elle va apparaître. Et nous, dans le mémoire qu'on a déposé, on a refait la carte.

M. Laframboise : Mais vous n'avez jamais fait de demande d'exclusion, présentement, à la CPTAQ?

M. Lapointe (Denis) : C'est dans le processus. Alors, c'est dans le processus, c'est entré à la MRC, et c'est en train de discussion, et ça va cheminer dans le contexte du processus existant, actuel.

M. Laframboise : Oui, sauf que le projet de loi, ce n'est pas le processus actuel, là. Ça les retire carrément, là, donc...

M. Lapointe (Denis) : Non. Donc, il est modifié. C'est pour ça qu'on dit : Adaptons les cartes, les cartes qui sont insérées ou qui font partie du projet de loi, adaptons ça pour tenir compte des démarches qui sont en cours. Et voilà.

M. Laframboise : Et ça, si c'était inclus, là, est-ce que ça vous rendrait un petit peu plus sensibles à ce qu'ils puissent prendre des terres d'Hydro-Québec pour compenser ou non?

M. Lapointe (Denis) : Bien, c'est évident que, si on fait partie de cette discussion-là et qu'on fait partie de cette négociation-là, oui, ça nous rend ouverts. Et, je pense, ça a fait l'objet de presque tous les mémoires, d'être partie prenante d'un processus décisionnel. Puis, s'il y a une compensation à y avoir, on peut être dans l'obligation de compenser, ultimement, mais on aura fait partie du processus puis on dira : O.K., c'est ça...

M. Laframboise : Là, présentement, vous n'avez pas fait partie de...

M. Lapointe (Denis) : Bien, on n'a pas ce sentiment d'être inclus dans ce processus-là.

M. Laframboise : Je pense que c'est important, là. Je pense que le ministre, c'est un gentil monsieur, là. Il est très ouvert, habituellement, il est très ouvert, là. Puis j'espère qu'il n'aime pas l'iniquité. Et ça semble être une iniquité, là. J'espère qu'il va bien comprendre. Parce que, dans le fond, ce qu'on veut, c'est que ça fonctionne. Ce qu'on veut, c'est, finalement, là, si on est pour installer un pôle logistique tout le long de la 30, qu'on soit capables de tous se comprendre ensemble, là, parce que c'est... Puis là-dedans je peux comprendre que Valleyfield puis Beauharnois, là, vous faites partie de l'équation, là, je ne veux pas me... Puis, quand je vois ça, effectivement, là, le fait que vous n'ayez pas de... parce que c'est sûr que vous êtes entourés de zone verte, vous aussi, là, hein? Je veux dire, là, la vallée du Saint-Laurent, c'est ça, je veux dire. À quelque part, là, quand on adapte un processus, il faut être capable de s'ajuster en conséquence. Ça, ça va.

Par la suite, vous avez vu... Par contre, bon, l'article 3 qui donne le pouvoir, là, j'indiquais aux représentants de la MRC de Roussillon, là, que, bon, à la fin, là, quand la discussion va se passer, dans chacune des villes, là, puis qu'il y aura un décret, puis qu'il va remplacer votre réglementation municipale, il faudrait que vous participiez avec le gouvernement dans ce qui se passera chez vous, puis ça devrait... Je pense que... En tout cas, moi, je parlais de MRC. Vous le savez, je suis un ancien président de l'UMQ, mais je ne suis pas là pour défendre les MRC. Mais à quelque part ça a été unanime, je pense que les maires de la MRC de Roussillon disaient que, s'il y avait une discussion finale, il faudrait que la ville interpellée donne son accord parce qu'évidemment ça aurait, entre autres à Beauharnois, vous, vous êtes dans la CMM, là... ça suspendrait la réglementation de la CMM, ce qui est, pour moi, pas bête, là, mais il reste quand même, là...

Une voix : ...

M. Laframboise : Oui, c'est ça. Oui, peut-être que vous allez régler ça, là. Mais il reste quand même qu'il faudrait peut-être qu'il y ait une réglementation qui soit négociée avec la ville, hein? Je pense qu'on se comprend.

Le Président (M. Auger) : C'est tout le temps que nous avons. Donc, Mmes Phaneuf et Laberge, MM. Lapointe et Haineault, merci beaucoup de votre participation.

Et la commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 24)

(Reprise à 14 heures)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission de l'aménagement du territoire reprend ses travaux. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

Nous poursuivons les consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 85, Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Nous entendrons, cet après-midi, les organismes suivants : la MRC de Vaudreuil-Soulanges, la MRC de Marguerite-D'Youville, la ville de Contrecoeur, la ville de Saint-Constant, CSX Transportation, Intermodal du Canada, la ville de Beauharnois et le Conseil mohawk de Kahnawake.

Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre présentation, et par la suite il y aura une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien vouloir vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre exposé. À vous la parole.

Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges (MRC de Vaudreuil-Soulanges)

M. Lalonde (Jean A.) : Mon nom est Jean Lalonde, maire de Très-Saint-Rédempteur et aussi préfet de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Merci, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission. Je vais vous présenter le monde qui m'accompagne : à ma gauche, Mme Danie Deschênes, qui est mairesse de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot; M. Guy-Lin Beaudoin, qui est directeur général de la MRC de Vaudreuil-Soulanges; M. Raymond Malo, qui est D.G.A. dans MRC de Vaudreuil-Soulanges; et, à ma droite, M. Julien Turcotte, qui est directeur général du CLD. Merci de m'accueillir.

En premier lieu, j'aimerais féliciter le gouvernement du Québec pour sa volonté de relancer le pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges. La MRC de Vaudreuil-Soulanges est pionnière dans la connaissance de la logistique alors qu'elle s'intéresse et étudie le sujet depuis près de 15 ans. Porte d'entrée du corridor de commerce Ontario-Québec à l'ouest de Montréal, Vaudreuil-Soulanges s'étend sur 855 kilomètres carrés jusqu'à la frontière de l'Ontario. 80 % de tous les échanges commerciaux du Québec transitent par notre région.

À l'échelle nord-américaine, rares sont les sites qui donnent accès aux deux transporteurs ferroviaires canadiens principaux, et ce, à travers deux lignes de chemin de fer à voies doubles connectées directement sur les autoroutes 20, 30 et 40. La position géographique de la municipalité des Cèdres, en lien avec ces infrastructures, lui confère donc une force d'intermodalité pour les entreprises à vocation logistique parce qu'elle se situe dans le corridor du commerce Ontario-Québec.

L'implantation rapide d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges est un enjeu, car on voit passer des milliers de conteneurs sur les trains de cinq kilomètres de longueur, on les voit passer, mais ils ne s'arrêtent pas. Le Québec ne retire aucun bénéfice de notre position stratégique pour la logistique, c'est plutôt l'Ontario qui en retire tous les bénéfices. Dans cette situation, nous sommes perdants. La zone ciblée dans notre mémoire comprend d'ailleurs des entreprises qui vont bénéficier grandement des infrastructures du pôle logistique. Nous nous présentons aujourd'hui devant la commission afin de partager notre vision de la logistique et d'un projet viable pour l'économie du Québec.

J'aimerais maintenant céder la parole à ma collègue, Mme Danie Deschênes, mairesse de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot et aussi au C.A. du CLD de Vaudreuil-Soulanges, qui vous montrera notre vision.

Mme Deschênes (Danie) : Bonjour. Alors, débutons par les enjeux — évidemment, Vaudreuil-Soulanges, on a identifié quelques enjeux — avant de vous présenter notre vision.

D'abord, le développement logistique passe beaucoup par Cornwall mais aussi par Vaughan et Milton, en Ontario, qui ont d'importants parcs logistiques, ce qui implique, en fait, la perte de grandes entreprises, on le sait, on en a parlé toute la matinée. Et, Vaudreuil-Soulanges étant à 60 kilomètres de Cornwall, on considère qu'on est le plus près du plus grand compétiteur. Notre position stratégique nous confère donc une «pole position», si on peut dire.

Ensuite, le terrain visé par le projet de loi n° 85 est bloqué actuellement par un litige, évidemment, vous en êtes très conscients. Donc, les délais prévus sont un peu nuisibles, disons, pour le Québec et encore plus pour notre région.

L'enjeu suivant, c'est qu'on ressent le besoin de développer un parc régional rapidement — et c'est là où on veut vous amener — afin de conserver et, entre autres, agrandir certaines entreprises qui y sont déjà installées. On parle d'hélicoptères canadiens. Il y a une ferme porcine aussi qui est déjà sur le terrain que la MRC vise.

Ensuite, on aimerait évidemment recevoir des nouvelles entreprises, puisqu'on reçoit couramment des demandes de grandes entreprises qui souhaitent s'installer dans Vaudreuil-Soulanges.

Le dernier argument, évidemment, qui change la donne, c'est les nouvelles technologies. On est très conscients que maintenant ce n'est plus seulement une question de coûts, c'est aussi une question de délais de livraison. Les grandes entreprises se battent pour livrer le plus rapidement. Donc, Vaudreuil-Soulanges souhaite évidemment être présente comme position stratégique pour accueillir les entreprises.

On propose de développer un parc logistique de 140 hectares sur un terrain qui est adjacent, proposé, évidemment, par le gouvernement. C'est des terrains qui ne sont pas la propriété d'agriculteurs de la région. On aimerait, en collaboration avec le gouvernement et les autres partenaires logistiques tels que Marguerite-D'Youville, le port de Montréal et les ZIP, développer les infrastructures pour le parc régional, le pôle prévu par le gouvernement, évidemment, pour le milieu agricole, qui a déjà des besoins en eau.

Ensuite, on aimerait revaloriser des terres en friche dans la région. Dans Vaudreuil-Soulanges, en fait, dans la partie CMM de Vaudreuil-Soulanges, on a 1 200 hectares de terres en friche de bonne qualité. C'est peu dire. Plusieurs ne sont pas de propriété locale et plusieurs subissent la spéculation, évidemment, qui va à l'encontre du développement agricole.

La vision de la MRC, c'est des gains rapides pour la région et pour le Québec, c'est un frein au départ des entreprises vers Cornwall et l'Ontario, c'est une création d'emplois de qualité dans la grande région de Montréal et c'est de faciliter les choix de site pour les entreprises qui cherchent à s'installer près d'infrastructures majeures stratégiques.

On propose évidemment, en termes de vision, une compensation de deux pour un, donc 280 hectares dans les zones de friche, pour le terrain visé pour notre parc régional. Ainsi, évidemment, la remise en culture de terres agricoles

se faisant du quitte ou double sur un territoire qui n'est pas utilisé en culture actuellement, on considère que ce serait très payant, gagnant-gagnant pour la région.

Notre mémoire suggère donc que le gouvernement se dote d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges rapidement.

On propose aussi une nouvelle sortie au kilomètre 26 de l'autoroute 20.

On aimerait permettre à la MRC et aux municipalités de conserver ses pouvoirs, évidemment, d'aménagement. La MRC est favorable au guichet unique, mais nous souhaitons quand même l'implication, la collaboration de la MRC et des municipalités concernées dans les orientations et dans les délais.

Ensuite, on aimerait évidemment les investissements nécessaires pour les infrastructures qui vont servir à consolider le parc régional proposé aujourd'hui, le pôle logistique à venir pour le gouvernement du Québec. Et évidemment ces infrastructures-là permettraient, entre autres, aux entreprises et aux agriculteurs de la région d'avoir accès à une plus grande quantité d'eau. Donc, on regarde vraiment vers le futur. On aimerait aussi permettre rapidement l'implantation de nouvelles entreprises.

En cinquième lieu, reconnaître le rôle de prospection et de promotion de la MRC et nous donner une voix quant au guichet unique.

En dernier lieu, donner les moyens nécessaires à notre MRC pour une remise en culture des terres en friche comme moyen de compensation.

La vision générale de notre MRC, c'est... évidemment, on se pose la question : Est-ce qu'on privilégie avoir des produits sur nos tablettes qui ont transité de l'Ontario ou du Québec? Je pense que la réponse est facile. Merci.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup. Nous allons maintenant commencer la période d'échange. M. le ministre, pour 16 minutes.

M. Coiteux : Certainement. Alors, merci. Merci beaucoup, M. Lalonde, Mme Deschênes et tous les autres qui représentez la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Quelques questions, et ensuite je vais demander à ma collègue de continuer. Vous savez qu'elle a très à cœur cette MRC et cette région, donc je pense qu'elle va avoir des éléments sur lesquels elle va vouloir échanger avec vous.

Je commencerais par la question suivante. Évidemment, puis c'est normal, là, c'est tout à fait naturel, vous vous centrez effectivement sur un projet que vous pourriez mettre de l'avant directement dans votre MRC, mais comment vous voyez le développement de l'ensemble des zones qui sont considérées par le projet de loi n° 85, là, Vaudreuil-Soulanges, bien entendu, mais tous les autres secteurs qui sont concernés par le projet de loi? Comment vous voyez ça en termes de complémentarité? Ou des fois vous allez dire : Non, là, on est peut-être en compétition. Ça, j'aimerais ça vous entendre là-dessus.

M. Lalonde (Jean A.) : Je vais peut-être casser la glace, mais... Moi, je pense qu'il n'y a pas de compétition, surtout entre Marguerite-D'Youville puis nous, c'est complètement... C'est deux pôles, le pôle qui est à l'est puis le pôle qui est à l'ouest, et puis je pense qu'il n'y a jamais eu vraiment de compétition. Je pense qu'il y a du monde qui ont monté cette compétition-là.

Pour le corridor de la 30, nous, on n'a pas de problème avec le corridor de la 30, sauf qu'on a toujours pensé que le corridor de la 30, c'était une voie de contournement. Mais, s'il y a les sorties... Ce matin, j'écoutais M. Boyer qui disait qu'il y aurait des sorties et puis il y aurait des choses qui pourraient rentrer en ligne de compte. Moi, je n'aurais pas de problème avec ça non plus, là. Je ne pense pas que la MRC... Mais grosso modo je pense que c'est le portrait de la MRC.

Oui? Tu veux ajouter quelque chose?

• (14 h 10) •

Mme Deschênes (Danie) : D'ailleurs, Vaudreuil-Soulanges, on a pris le temps de rencontrer les intervenants, non seulement les citoyens, les entreprises concernées, mais aussi d'autres MRC. On a pris énormément de temps à valider, justement, la collaboration, au lieu de travailler en confrontation.

Alors, pour nous, les pôles logistiques sont tous pertinents. Et je crois que le guichet unique a sa plus-value, justement, de sorte qu'il pourra aider les entreprises qui viennent au Québec à s'établir au bon endroit, stratégiquement, et à nous permettre à nous de les recevoir correctement.

M. Coiteux : Donc, quand vous parlez, vous, du guichet unique, ce n'est pas là que vous avez des enjeux particuliers par rapport au plan d'urbanisme, qui prend les décisions, c'est plus au niveau, là, des décisions qui pourraient être prises en matière d'urbanisme. C'est-à-dire, là, vous souhaitez qu'il y ait un travail conjoint avec le gouvernement ou vous voudriez qu'on reste tel que ça fonctionne actuellement, c'est votre responsabilité exclusive une fois que vos plans ont été approuvés? Comment vous voyez ça?

M. Lalonde (Jean A.) : M. Malo va répondre à cette question-là. C'est une très bonne question.

Le Président (M. Auger) : M. Malo.

M. Malo (Raymond) : On pense qu'on doit garder nos pouvoirs, mais cependant, dans la LAU, dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il y a déjà des dispositions qui permettent, par exemple, au ministère de l'Environnement de demander de modifier un schéma dans les 90 jours pour des besoins. Je sais que M. Mulcair l'avait déjà fait pour nous, on lui avait déjà demandé de changer le schéma.

Dans le décret gouvernemental, il pourrait bien être dit qu'on a tant de jours pour modifier nos règlements, que ce soit la CMM, la MRC, la municipalité, mais pas d'aller décrire des normes. On l'a très bien fait, nous autres, par exemple, pour le CP, on est allés très loin dans le détail pour le Canadien Pacifique parce que ça avait des impacts majeurs, mais on ne voit pas comment le gouvernement peut aller dans le détail, fin détail sur un territoire, c'est notre compétence, et on connaît bien nos territoires.

Donc, on pense que le gouvernement devrait nous dire : Oui, il y a tant d'entreprises qui viennent, vous avez, je ne sais pas, 120 jours, 90 jours pour changer vos règlements, donner une grande orientation, mais ne pas aller dans le détail, nous laisser le soin de l'intégration de l'usage dans notre territoire.

M. Coiteux : O.K. J'aurais des questions sur... Parce que vous m'avez parlé d'un territoire adjacent à ce qui était identifié. Mais je demanderais peut-être à ma collègue de poursuivre, là, à partir de maintenant pour les prochaines questions. Je reviendrai peut-être après, selon les discussions.

Le Président (M. Auger) : Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui, merci. Merci beaucoup, M. le ministre. Merci, M. le Président.

Donc, oui, vous aviez parlé, un petit peu plus tôt, du terrain, en fait le terrain que vous, vous localisez pour pouvoir faire votre parc logistique. Pouvez-vous nous parler spécifiquement de ce terrain-là? Puis en même temps... Parce que, là, ce qu'on comprend, ce n'est pas nécessairement le terrain qui avait été identifié par le gouvernement, donc on aimerait avoir la raison pour laquelle vous avez ciblé ce terrain-là, puis en même temps nous... peut-être aborder... Vous avez parlé de compensation de deux pour un. Peut-être nous amener en même temps sur les justifications qui fait de cette compensation-là du deux pour un.

M. Lalonde (Jean A.) : À ma droite, j'ai quelqu'un qui a marché le terrain pendant des semaines, et des semaines et puis qui connaît vraiment la géographie de ce terrain-là. Je laisserais M. Turcotte répondre à cette question-là.

Le Président (M. Auger) : M. Turcotte.

M. Turcotte (Julien) : Par rapport au site qu'on a choisi, c'est qu'à partir de juillet 2010, quand il y a eu le rapport officiel qui a été remis par CPCS, on a amorcé immédiatement une espèce de réflexion pour identifier puis pour revoir les problèmes dont on parlait ce matin. Ça fait qu'on a choisi le site du CP qui avait déjà été sélectionné, lui, comme étant à l'extérieur, donc il ne causait pas d'embarras pour les voisins parce qu'il était à l'extérieur de la ville, puis on a décidé de centrer notre développement autour du site du CP. Alors, c'est un peu pour ça qu'à l'heure actuelle on a déjà des entreprises qui sont établies à proximité, dont une qui a un gros projet d'expansion, qu'on ne voudrait pas perdre pour qu'elle s'en aille dans d'autres provinces. Alors, c'est pour ça qu'on a choisi ce site-là, parce qu'il s'intègre dans notre projet global de faire le pôle logistique et le développement industriel tout au même endroit sur un territoire, parce qu'il y a une volonté collective de tout notre territoire de centraliser ses opérations industrielles pour conserver la qualité de vie puis le caractère champêtre de chacune de nos municipalités.

Mme Nichols : Parfait. Puis, dans votre mémoire, vous faites référence à de la compensation deux pour un dans les zones en friche. Est-ce qu'on peut avoir un peu plus d'informations sur...

M. Turcotte (Julien) : On a fait aussi des études. C'est qu'on a eu des rapports qui nous ont été remis par la CMM qui nous disaient qu'on avait comme 1 600 hectares de terres en friche qu'on pouvait remettre en agriculture. On a marché le territoire. On est même allés marcher les terres en friche pour s'assurer qu'il était possible de les remettre en culture puis aussi s'assurer de la qualité du sol pour que, si on fait des compensations, qu'on compense avec des terres équivalentes. Alors, comme on connaît bien notre territoire, on a identifié que, si jamais on devait affecter certains agriculteurs... on a identifié des terrains parfois à proximité de leurs autres installations, parce qu'il y a beaucoup d'agriculteurs sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges qui ont des terres un peu éparpillées partout, alors on a essayé de trouver des places où il n'y avait pas besoin de déplacer la machinerie. Puis on a fait nos devoirs, je pense, adéquatement pour réduire tous les impacts qu'il pourrait y avoir.

Mme Nichols : Dans le fond, je comprends que vous avez déjà travaillé en collaboration avec les citoyens, avec les agriculteurs, avec les gens du milieu. Est-ce qu'on peut vous demander... En fait, vous devez avoir une petite idée de la réaction des gens du milieu. On parle des agriculteurs. Est-ce qu'ils ont une position par rapport à votre projet? Est-ce que votre projet leur a été présenté?

M. Turcotte (Julien) : Qui répond à ça? Moi, je peux toujours en dire un petit bout, mais je ne sais pas...

Une voix : ...Danie.

M. Turcotte (Julien) : O.K. C'est beau.

Mme Deschênes (Danie) : Je vais aller plus terrain, peut-être, avant le technique. Clairement, au départ, il y a quelques années, on avait une vision d'un terrain logistique beaucoup plus grand, et, suite à la réaction des citoyens

en particulier mais aussi des organisations agricoles, on a révisé ça, on a vraiment écouté ce qui a été dit. Et donc le terrain qui est proposé en ce moment, c'est un terrain qui n'est pas problématique quant à l'acceptabilité par les citoyens et qui, franchement, d'un point de vue d'affaires, est très pertinent, parce que les entreprises qui sont sur ce terrain-là actuellement le souhaitent aussi.

M. Turcotte (Julien) : Je voudrais peut-être rajouter qu'il y a eu un peu de confusion aussi, parce qu'à une certaine époque, quand on a commencé à consulter, on a mis plusieurs alternatives sur la table pour voir laquelle qui était la plus adéquate, puis c'est sorti comme un projet global, alors qu'en réalité ce n'était pas un.

Mais, pour compléter ce que Mme Deschênes vient de dire, il faut dire que la logistique, elle a beaucoup évolué. Puis, à titre d'exemple, un parc... une gare intermodale comme le CP voulait construire, à l'époque, en 2008, il n'y a pas si longtemps quand même, ça prenait comme 300 hectares, puis aujourd'hui on peut faire deux fois plus de containers dans une gare intermodale qui prend la moitié de l'espace parce que la technologie a évolué; il n'y a plus de personne, c'est les machines puis les ordinateurs qui font le contrôle des marchandises partout. Alors, on profite de ça aussi pour réduire les espaces dont on a besoin.

Mme Nichols : Vous avez parlé, dans votre présentation, que Cornwall était à 60 kilomètres de Vaudreuil-Soulanges. J'imagine et je présume fortement que vous avez été... je vais utiliser le mot «victime», là, mais que vous avez subi les contrecoups de Cornwall. Pouvez-vous nous donner des projets concrets ou les impacts de Cornwall chez vous, peut-être des gens qui sont venus chez vous, qui ont décidé Cornwall, et le pourquoi ou, du moins, ce que vous en savez?

Une voix : ...je pense que Julien...

M. Turcotte (Julien) : Bien, le plus gros projet qu'on a tous perdu, à l'époque, c'était Wal-Mart, qui voulait s'implanter dans Vaudreuil-Soulanges puis qui finalement est allé s'implanter à Cornwall. Il y a eu aussi Target qui a été une expérience un peu moins heureuse. Il y a eu la compagnie pharmaceutique, aussi, Shoppers qui y sont allés s'installer...

Mais il faut... Moi, je pense qu'aujourd'hui, quand on regarde la logistique, quand on... la logistique, tout le monde mesure en fonction d'une journée de transport. Alors, ce qui s'est produit récemment, c'est que la ville de Mississauga, qui avait été le pôle logistique de l'Ontario pendant longtemps, maintenant ses bâtiments sont désuets. La logistique s'est déplacée un peu, on est rendu à Hamilton, Vaughan, un peu plus au nord, puis c'est eux qui ont ramassé, parce que, quand on est à Hamilton ou Vaughan, on est à 550 ou 600 kilomètres de Montréal, toujours dans un délai d'une journée pour venir livrer. Alors, on est en concurrence contre Cornwall, mais Cornwall est en concurrence avec Vaughan, où ils ont eu plus de facilité pour faire du développement encore. Puis Toronto est toujours en expansion aussi. Ça fait qu'on perd des deux bords, là.

Mme Nichols : On parle... Parce que, oui, il y a de la concurrence, mais, quand, après, l'entreprise choisit Cornwall, est-ce que vous savez l'argument principal qui a fait qu'ils ont choisi Cornwall ou...

M. Turcotte (Julien) : Bien, quand on regarde la publicité qui est faite par Cornwall, ils donnent... depuis que l'autoroute 30 est ouverte, ils mettent dans leurs publicités que maintenant ils peuvent avoir accès à tout l'est du Québec, à Montréal, l'est du Québec et puis les Maritimes par l'autoroute 30. Puis en même temps, dans leurs publicités, ils se servent de l'aéroport Trudeau aussi pour... comme aéroport. Alors, ils profitent un peu de nous à l'heure actuelle.

Mme Deschênes (Danie) : Ils bénéficient de nos infrastructures pour faire des affaires. C'est la promotion qu'ils font.

Mme Nichols : En parlant d'infrastructures, la localisation de Vaudreuil-Soulanges, vous en avez glissé un mot, là, rapidement, mais est-ce que vous pouvez peut-être nous souligner ou nous apporter quelles sont les infrastructures majeures ou, en fait, les... qui est spécifiquement à votre localisation puis qui...

M. Lalonde (Jean A.) : On a la 20, la 30, la 40. On a, comme on disait tantôt, le CN double voies, le CP double voies. Je pense que tout est concentré dans...

Une voix : Le CSX.

• (14 h 20) •

M. Lalonde (Jean A.) : Le CSX aussi, qui est à Valleyfield. Mais c'est tout proche, là. Je pense qu'on est...

M. Turcotte (Julien) : Il faut peut-être rajouter aussi que nous, on est la porte d'entrée parce que, dans les années 80, quand la fabrication s'est transportée vers l'Asie... Je veux dire, on est la porte d'entrée pour des produits asiatiques qui viennent... qui sont consommés au Québec, finalement.

Alors, on a toutes les infrastructures pour partir un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges aujourd'hui. On a besoin de refaire des sorties d'autoroute, qui ne sont peut-être pas adéquates pour la sécurité, mais, mis à part ça, les grandes infrastructures sont toutes en place.

Mme Nichols : Puis, quand vous parlez des échanges, là, vous parlez des échanges d'est en ouest ou vous parlez des échanges du nord au sud? J'imagine que vous participez à beaucoup de conférences en lien avec les pôles logistiques puis vous regardez qu'est-ce qui se fait un peu partout.

M. Lalonde (Jean A.) : On a beaucoup parlé, ce matin, de Savannah. Savannah, on a... Il y a aussi... On a été à Kansas City. Kansas City, c'est, excusez le terme anglais, un «inland» fantastique. Memphis, même chose. Ça fait que je pense qu'on est dans un beau créneau.

M. Turcotte (Julien) : Mais moi, je voudrais rajouter... Parce que, définitivement, j'arrive des États-Unis, où je suis allé il y a deux semaines, puis les critères ont un peu changé, les critères de sélection des grandes entreprises. Aujourd'hui, on prend le transport «in» et le transport «out» aussi, c'est-à-dire que le container qui rentre est considéré, mais on prend aussi le temps que ça prend pour reprendre la marchandise de l'entrepôt pour aller la porter chez le client.

Tout ça, ça découle un peu du e-commerce, que le e-commerce, eux autres, ils prétendent qu'ils sont capables de livrer dans 24 heures la majorité des produits.

Puis tout ça, aussi, il faut prendre en considération qu'en 2050, ce qui n'est pas si loin, 70 % de la population mondiale va vivre dans les villes. Alors, la grande agglomération de Montréal va continuer de s'agrandir un peu, puis la population va continuer de grandir.

Ça fait qu'il faut considérer aussi le temps que ça va prendre pour partir des centres de distribution. Puis les grands centres de distribution qu'il y avait dans le passé, c'est un peu modifié. Ils sont bâtis différemment mais avec plus de matières en transit pour aller vers des satellites.

Après ça, dans les critères que nos amis, aux États-Unis... Parce que nous autres, on parle de Cornwall, mais on est aussi en concurrence avec l'État de New York, qui sont nos voisins ou presque, puis eux autres aussi... Puis aux États-Unis, maintenant, on est rendu avec des «certified sites». Autrement dit, il y a des sites que, quand tu veux aller là, ils sont certifiés d'avance. On n'a pas besoin d'avoir le guichet unique, le guichet unique est passé avant le projet. Alors, ça, c'est quand même assez intéressant parce que c'est comme une nouvelle façon de voir qu'ils ont aux États-Unis. Puis après ça ce qu'il faut prévenir aussi, c'est les coupures dans l'approvisionnement.

Alors, nous, on est connectés avec les deux ports de Vancouver, mais, si jamais il y avait une grosse grève, mettons, dans les ports de Vancouver, on est connectés aussi avec certains ports de l'est des États-Unis puis en particulier avec le port de Montréal.

Le Président (M. Auger) : Une minute, Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Une minute? Je vais faire ça très rapidement. Ce matin, un petit peu plus tôt, ce matin, on parlait de la main-d'oeuvre, on se disait : Oui, c'est beau, un pôle logistique, mais, quand on établit un pôle logistique, ça nous prend de la main-d'oeuvre, tu sais, ça nous prend des gens autour parce que, veux veux pas, ça crée de l'emploi. Vaudreuil-Soulanges, la main-d'oeuvre, c'est quelque chose qui est disponible, c'est quelque chose... C'est quoi, l'expansion de Vaudreuil-Soulanges? J'ai une bonne idée, là, mais je vous laisser aller.

Le Président (M. Auger) : Mme Deschênes.

Mme Deschênes (Danie) : Bien, clairement, je crois qu'on... la population de Vaudreuil-Soulanges a énormément augmenté dans les 10 à 15 dernières années. Oui, on a une expertise très professionnelle, dans Vaudreuil-Soulanges, mais on a aussi énormément d'emplois disponibles qui sont moins techniques, qui sont plus industrialisés ou plus industriels. Je crois que la région de Vaudreuil-Soulanges est tout à fait capable de recevoir et de gérer le pôle logistique d'un point de vue humain.

Une voix : Aux dernières statistiques, on est rendus 150 000.

Le Président (M. Auger) : Merci. Nous devons poursuivre avec l'opposition officielle. M. le député de Beauharnois, 9 min 30 s.

M. Leclair : Merci, M. le Président. Alors, M. Lalonde, Mme Deschênes, M. Beaudoin, M. Turcotte et M. Malo, merci d'être présents. Puis, pour avoir suivi indirectement ce dossier-là dans le temps que c'était la rogne totale, je suis content d'entendre ce que j'entends aujourd'hui, parce que définitivement, la 20, pour tout ce qui est routier, bien entendu, là... au nord et au sud, vous avez le CP et le CN, mais, juste le transport routier d'est en ouest, je pense qu'il n'y a aucun doute que ça passe tout en avant de chez vous. Puis je pense que ça a son... Je pense que l'endroit est bien ciblé.

Mais, bien entendu, la dernière fois qu'on a eu la chance de jaser avec les agriculteurs et tout sur le premier projet, qui était un peu embryonnaire mais... on se souvient tous de ce que ça a fait, les gens ont fait une levée de boucliers, pour toutes sortes de bonnes ou de mauvaises raisons, mais ils se sont fait entendre.

Là, je regarde à la page 4 de votre mémoire puis j'aimerais que vous nous spécifiez un peu... Parce que tantôt vous disiez... Il y a le parc régional qu'on voit en gris pâle, puis après ça vous parlez du pôle logistique. Alors, si je comprends bien, ces terrains-là, le noir foncé, appartenaient à CP ou à CN? Je pense que c'était à CP.

M. Lalonde (Jean A.) : Ça appartient à CP.

M. Leclair : À CP.

Mme Deschênes (Danie) : Ça appartient encore à CP.

M. Lalonde (Jean A.) : Encore à CP.

M. Leclair : O.K.

M. Lalonde (Jean A.) : Qu'est-ce qui est mauve, là. Je ne sais pas c'est quelle couleur que vous avez...

M. Leclair : Oui, bien, nous, on n'a pas de budget, on est en noir et blanc. On est pâlots un peu.

M. Lalonde (Jean A.) : Donc, effectivement, c'est CP.

M. Leclair : Donc, tantôt, vous disiez : Nous, notre projet, c'est le parc régional puis... vous nous spécifiez aussi que les gens, les agriculteurs, n'étaient pas des propriétaires de la région?

Mme Deschênes (Danie) : En fait, ce ne sont pas des terres qui sont en culture actuellement, ce sont des terres qui sont utilisées par des entreprises, et ce ne sont pas des propriétés d'agriculteurs de la région. Donc, si, par exemple, on décidait demain matin de ne pas faire de pôle logistique à cet emplacement-là, il n'y aurait pas de plus-value, on ne remettrait pas... Ce ne sont pas des terres en friche, ce sont des terres utilisées par les entreprises, en grande partie.

M. Leclair : O.K. Est-ce que c'est là qu'il y a le petit aéroport?

Mme Deschênes (Danie) : Exactement.

Une voix : ...exactement là.

M. Leclair : Parfait. Puis qu'est-ce qui se passe avec le terrain CP? Parce que, dans le premier litige, là, ils prenaient tout l'espace puis... Là, on est rendus où dans ce dossier-là?

Mme Deschênes (Danie) : Bien, en fait, je pense que le litige est encore existant, alors ce qui nous amène, en termes de délais, à de l'inconnu, ça durera le temps que ça durera. Mais nous, on considère qu'il y a une espèce d'effet d'urgence qui se crée, de là la raison pour laquelle on propose le parc régional.

D'ailleurs, vous mentionnez au début de votre intervention l'UPA et autres. Vaudreuil-Soulanges, on a pris la peine de s'asseoir avec l'UPA régionale et nationale récemment, qui ont très bien reçu le message de Vaudreuil-Soulanges en termes de compensation mais aussi en termes de pertinence d'utiliser ce territoire-là avant le pôle logistique du gouvernement.

M. Leclair : Mais là, juste pour m'éclaircir, là, vous me dites, cette zone-là, qui est votre futur parc régional, votre projet, lui, il n'y a pas d'agriculture là en ce moment... ou vous allez en prendre un petit peu alentour de ça?

Une voix : C'est des terres de location.

Mme Deschênes (Danie) : Il y a des terres louées, oui, il y a des terres louées.

M. Leclair : C'est des terres de location. O.K.

Puis après ça vous avez dit : Nous, notre projet, c'est le parc régional, puis après ça il y a le pôle logistique. Puis vous avez dit : On sait que c'est en litige. Donc, ce dont vous parlez, c'est de la terre de CP, qui est toujours en litige, que le gouvernement aimerait faire un pôle logistique là.

Mme Deschênes (Danie) : En fait, c'est le terrain qui a été ciblé par le projet de loi, à ma connaissance. Par contre, comme il n'est pas disponible maintenant, notre souhait, c'est d'aller de l'avant le plus rapidement possible avec le parc régional, qui serait facilement connecté au pôle logistique, au terrain visé par le p.l. n° 85, actuellement.

M. Lalonde (Jean A.) : Le projet du parc régional, il y a déjà présentement une compagnie qui s'appelle Hélicoptères canadiens et qui sont là, qui voudraient éventuellement peut-être... ils ont des choses aussi à faire, là. C'est pour ça que ce serait important qu'on puisse commencer à une place, effectivement.

M. Leclair : Pour pouvoir au moins...

M. Turcotte (Julien) : Sur le site, là, aussi, il y a un abattoir qui avait été bâti il y a quelques années, qui n'a pas été en opération, mais pour lequel il y aurait des acheteurs, pour l'instant, là.

M. Leclair : Parlez-moi du supposé pôle logistique que le gouvernement est en litige, exemple, avec CP. Quelle est la vision de ce pôle-là? Puis c'est juste pour avoir une vision globale. Si on parle Contrecoeur, on parle Montréal, on parle Valleyfield, on parle CSX, moi, j'ai toujours eu dans la tête... puis je peux me tromper, là, les voies ferroviaires, ça change, mais j'ai toujours eu dans la tête que vous vous occuperiez un peu plus d'est en ouest puis que CSX — eux partent de la Floride — du nord au sud. Est-ce que je me trompe quand je pense à ça ou...

M. Lalonde (Jean A.) : Présentement, je pense, ce serait vers l'Asie, nous autres. Tout ce qui rentrerait, ça rentrerait par le port de Vancouver directement chez nous, puis de chez nous au port de Vancouver pour l'Asie. Ça fait que je pense que ce serait gagnant-gagnant.

M. Leclair : Puis ça, ce serait plus ferroviaire?

M. Lalonde (Jean A.) : Sur le ferroviaire, oui, absolument.

M. Leclair : O.K. Sur le ferroviaire.

• (14 h 30) •

M. Turcotte (Julien) : Il faut dire aussi qu'à partir de... présentement, à l'heure actuelle, il y a un gros, gros problème aux États-Unis, dans la région de Vancouver. On dit que le trafic est jammé sur les autoroutes, mais là-bas c'est jammé aussi sur le rail. Alors, à ce moment-là, ça permettrait peut-être à certains trains de venir ici, parce qu'ils ne peuvent pas venir par l'autre côté, c'est trop encombré, de venir jusqu'à Vaudreuil-Soulanges puis de reprendre la voie, parce que la voie est double, pour retourner vers Chicago pour desservir l'est, au lieu de...

M. Leclair : Donc, vous semblez avoir fait le tour du jardin, là, déjà, là. On connaît la première crise qu'il y avait eu, ça fait que je pense que vous avez bien fait vos devoirs. Puis c'est tant mieux, de toute façon, c'est toujours plus payant d'aller rencontrer les acteurs que de les défier.

Puis, par rapport aux autres sites, lorsqu'on parle de CSX, Contrecoeur et tout, ces gens-là, les avez-vous rencontrés pour voir? Est-ce qu'il y a des gens qui ne souhaitent pas vous voir comme compétiteurs, exemple?

M. Lalonde (Jean A.) : Non, je ne pense pas. À moins que vous, vous avez des idées, là, que... Il faut me le dire. Mais, non, je ne pense pas.

Mme Deschênes (Danie) : On ne voit pas pourquoi, en fait, la compétition s'installerait avant même que le projet de loi soit en place. Nous, on considère que tout le monde a sa part de marché, tout le monde est pertinent. On a des marchés en provenance et en export très différents. Alors, non, il n'y a pas de conflit ni avec Contrecoeur ni avec les autres.

Vous voyez, on a fait nos devoirs là-dessus aussi.

M. Leclair : J'essayais de partir la chicane, ça n'a pas marché. Bien, ne lâchez pas. Moi, je n'ai plus d'autre question, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Sanguinet. Donc, nous allons poursuivre avec la deuxième opposition et son porte-parole, M. le député de Blainville, pour 6 min 30 s.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. M. Lalonde, Mme Deschênes, M. Beaudoin, M. Turcotte, M. Malo, merci de votre présence.

Là, pour bien comprendre — je vais poursuivre un peu, là, dans la même veine que le collègue — vous n'êtes pas sûrs que le pôle logistique du gouvernement va fonctionner, donc vous proposez un parc régional logistique? Non?

M. Lalonde (Jean A.) : Ce n'est pas ça. Ça va fonctionner, sauf que, là, présentement, il faut partir, on voit... Comme je vous expliquais tantôt, Cornwall, ils sont en train d'éroder, ça fait que, là, il faudrait partir quelque chose le plus vite possible. Puis là, sur le 131 hectares qui pourrait être disponible, on pourrait faire des choses, comme on dit, assez urgentes face à...

M. Laframboise : Mais ce serait un parc régional logistique.

M. Lalonde (Jean A.) : Ce serait un parc régional logistique.

M. Laframboise : Logistique, là. Ce n'est pas autre chose, là.

M. Lalonde (Jean A.) : Partiellement logistique, parce qu'il y a un abattoir qui est là aussi qui voudrait...

M. Laframboise : Oui, c'est ça. Parce que, là, le problème qu'on a, c'est que, bien, évidemment, les MRC qui ont passé avant vous, Roussillon et... ça m'échappe, là... Beauharnois, évidemment, eux souhaiteraient avoir autre chose un peu, dans leur parc régional, que juste de la logistique. Et là le port de Montréal, lui, souhaiterait bien, à Montréal, de ne pas avoir... de bénéficier du pôle logistique, parce que, lui, ce qu'il lui reste, finalement, c'est des terrains disponibles pour du développement économique, mais il aimerait ça, aller dans le logistique. Donc là, si on ouvre en... Tu sais, moi, mon problème de législateur, c'est...

M. Lalonde (Jean A.) : ...la problématique est là, ils sont déjà là, Hélicoptères canadiens sont déjà installés. Et puis l'abattoir est déjà là. Ça fait que c'est...

M. Laframboise : Oui, oui, c'est ça, mais vous comprenez le problème, là...

M. Lalonde (Jean A.) : ...on dirait un droit acquis.

M. Laframboise : Oui, c'est ça. Oui, bien, il va falloir le jouer comme ça, là. Parce que, dans le fond, tout le monde voudrait en profiter pour avoir des parcs industriels un petit peu plus... alors que le projet de loi, lui, c'est pour développer les pôles logistiques, vous comprenez, là.

M. Lalonde (Jean A.) : Mais on se comprend que le restant du... ce serait de la logistique. Mais là, présentement, comme on dit, les deux compagnies qui sont là, ce serait... Mais je comprends bien votre...

M. Laframboise : O.K. Non, non, mais vous voulez dire que le terrain disponible qui ne serait pas à eux, ce serait pour du développement logistique, là.

M. Lalonde (Jean A.) : Effectivement. C'est ça.

M. Laframboise : Ça, pour moi, là, c'est plus clair et... Parce que, là, je poserai, évidemment, au gouvernement la question, mais on a choisi le site du CP juste parce que... Il y a sûrement un avantage, un avantage, comment je vous dirais, là... Parce que je vois qu'il est situé entre deux voies ferrées. Il y a sûrement un avantage pour ce site-là. D'abord, pourquoi le CP l'avait acheté, premièrement, là? Il y a sûrement un avantage... je ne dis pas logistique, là, mais de géophysique, là, pour être capable de dire : Oui, c'est là, puis ça doit être là parce que, théoriquement, c'est près des voies ferrées, et tout ça, là. Ce n'était pas pour rien qu'ils avaient choisi ce site-là, probablement.

M. Lalonde (Jean A.) : Là, vous avez répondu pas mal à la question. La 20, la 40, la 30, le ferroviaire, vous êtes dans la pure logistique, dans le pur intermodal.

M. Laframboise : C'est ça. Puis eux, ils sont entre... Ce site-là, il est entre deux voies ferrées, là...

M. Lalonde (Jean A.) : Effectivement.

M. Laframboise : ...alors que votre projet de parc régional, lui, serait juste le long d'une des voies ferrées. C'est ça?

M. Lalonde (Jean A.) : Tout à fait. Vous avez absolument...

Mme Deschênes (Danie) : D'une des voies ferrées mais à proximité des autoroutes aussi.

M. Laframboise : Oui, oui, oui. Non, géographiquement, vous êtes très bien situés, très, très bien situés. Non, mais c'est juste pour qu'on comprenne, là. Parce qu'évidemment, ce que vous nous demandez, c'est d'agrandir. Ça agrandirait la demande de combien en superficie?

M. Lalonde (Jean A.) : 131 hectares.

M. Laframboise : De plus?

M. Lalonde (Jean A.) : Oui.

M. Laframboise : Mais est-ce que vous excluez les compagnies qui sont déjà dedans?

M. Lalonde (Jean A.) : Non, elles sont déjà dedans.

Mme Deschênes (Danie) : Elles sont dedans.

M. Laframboise : Elles sont déjà là, vous ne les excluez pas. Parce qu'il y en a qui l'utilisent déjà, là.

M. Lalonde (Jean A.) : C'est ça. Effectivement.

M. Laframboise : O.K.

M. Turcotte (Julien) : C'est parce que... Comme Hélicoptères canadiens, par exemple, possèdent toute la terre, ils la louent, mais là ils voudraient prendre de l'expansion sur leur propre terrain, mais il est en zone verte.

M. Laframboise : O.K. Puis ils n'en utilisent peut-être pas aussi grand.

M. Turcotte (Julien) : Ils en utilisent peut-être un tiers puis ils voudraient reprendre un autre tiers.

M. Laframboise : O.K. Non, c'est correct, là, les demandes sont là. Ensuite, par rapport aux installations, là, évidemment, là, aux canalisations souterraines que vous avez besoin, il n'y en a pas du tout, là, dans ce secteur-là, là. Il y en a ou il n'y en a pas?

M. Lalonde (Jean A.) : Partiellement, partiellement il y a des... L'eau se rend mais partiellement.

M. Laframboise : O.K. Elle se rend aux entreprises qui sont déjà là?

M. Lalonde (Jean A.) : Oui.

Une voix : Il y a déjà des commerces...

Mme Deschênes (Danie) : Elle se rend, mais la raison pour laquelle on demande des investissements dans les infrastructures, c'est que ce qu'il y a actuellement n'est pas nécessairement adéquat pour gérer un pôle logistique. Donc, il va falloir qu'on revoie les infrastructures.

M. Laframboise : Elles ne sont pas assez grosses, et... C'est ça. Donc, vous devez grossir.

Mme Deschênes (Danie) : C'est ça. Et en même temps, tout juste derrière, il y a des terres agricoles qui demandent aussi plus d'infrastructures parce qu'elles souhaitent grandir. On ferait un gagnant-gagnant en nous donnant les infras pôle logistique et à nos agriculteurs de la région.

M. Laframboise : Parfait. Ça, est-ce qu'il y a déjà des discussions qui sont en branle avec le gouvernement?

Mme Deschênes (Danie) : Toujours.

M. Laframboise : Il y a des discussions. C'est bien, ça. Vous en profitez pour repasser votre message, c'est bien également, c'est bon.

M. Lalonde (Jean A.) : Comme M. Leclair a dit, on a fait nos devoirs.

M. Laframboise : C'est bien. Et là, évidemment... Bon, là, M. Turcotte, vous semblez être un spécialiste, là, vous, là, vous avez regardé ça, là, puis même vous êtes allé un petit peu plus loin que ça, là, vous avez regardé votre terrain mais aussi vous avez examiné Cornwall. Vous avez regardé un peu ce qui se passe ailleurs ou...

M. Turcotte (Julien) : Oui, on a étudié, nous, à partir de Kingston parce que récemment on a perdu une entreprise, qui est allée s'installer à Kingston. Ça fait que, quand on a étendu un peu notre recherche, on a regardé de Kingston jusqu'à Sorel, finalement, pour se comparer un peu avec tout le monde.

Nous, ce qu'on offre, dans le fond, c'est... La région a été agricole pendant longtemps, puis soudainement, avec l'arrivée de l'Asie dans le marché manufacturier, la région est devenue une région de logistique spontanée, c'est-à-dire qu'on a eu des entreprises comme Canadian Tire, ou comme Kraft, ou comme d'autres qui sont venues s'installer sur le territoire, puis ça, ça a fait que notre région a... Quand on regarde, comparé avec d'autres régions, nos voisins, par exemple, moi, je suis content de voir la ZIP aller s'installer à Valleyfield, par exemple, parce qu'ils ont des antécédents industriels, ils ont une capacité d'exportation. Puis, nous, ce qu'on veut leur offrir, éventuellement, c'est de reconnecter pour réexpédier des marchandises vers l'Asie, parce qu'à l'heure actuelle on a plus de containers qui rentrent chez nous qu'il y en a qui repartent. Alors, ce qu'on vise, c'est d'essayer d'avoir un équilibre entre l'import puis l'export.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup. C'est tout le temps que nous avons. Alors, Mme Deschênes, MM. Turcotte, Lalonde, Beaudoin et Malo, merci beaucoup pour votre présentation.

Et je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 14 h 38)

(Reprise à 14 h 43)

Le Président (M. Auger) : Nous reprenons nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de la MRC de Marguerite-D'Youville et de la ville de Contrecoeur. Et il y a eu une entente à l'effet qu'au lieu d'avoir 10 minutes de présentation deux fois vous ayez une quinzaine de minutes pour votre présentation, et par la suite nous allons procéder à une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Donc, dans un premier temps, bien vouloir vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre présentation.

**Municipalité régionale de comté de Marguerite-D'Youville
(MRC de Marguerite-D'Youville) et ville de Contrecoeur**

Mme Dansereau (Suzanne) : Merci, M. le Président, M. le ministre et MM. et Mmes les députés, tout d'abord je tiens à remercier les membres de la Commission de l'aménagement du territoire de me recevoir à titre de préfet de la MRC Marguerite-D'Youville et aussi à titre de mairesse de la ville de Contrecoeur.

J'aimerais aussi vous présenter mes deux accompagnateurs : M. Sylvain Berthiaume, qui est directeur général de la MRC Marguerite-D'Youville, et M. François Handfield, qui est directeur général de la ville de Contrecoeur.

Nous aimerions d'abord souligner notre grande satisfaction suite au lancement de la Stratégie maritime du gouvernement québécois par le ministre Couillard et par le ministre délégué, M. Jean D'Amour. Cette stratégie inclut la désignation de Contrecoeur comme l'une des municipalités où il est planifié la mise en place d'un pôle logistique. C'était pour nous la conclusion de plusieurs années d'efforts, de représentations et surtout de concertation auprès de l'ensemble des acteurs socioéconomiques de notre territoire.

Comme vous le savez sans doute, à travers ces années, nous avons réalisé différentes études qui confirment l'impact positif de la mise en place d'une telle infrastructure sur notre territoire, garantissant la création de milliers d'emplois et générant d'importantes recettes fiscales pour les différents paliers de gouvernement. D'ailleurs, nous sommes présentement à compléter la rédaction du plan de développement du pôle logistique régional de Contrecoeur, qui repose sur plusieurs études réalisées en collaboration avec le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation du Québec.

Il y a un peu plus de deux ans, lors du dévoilement du projet de loi n° 85 portant sur la création de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30, ainsi que des zones industrialo-portuaires, notre réaction a d'abord porté sur deux éléments qui nous apparaissent particulièrement importants, sur lesquels nous vous déposons également deux mémoires, celui de Contrecoeur et celui de la MRC : la création d'un guichet unique et les cartes désignant les territoires pouvant faire l'objet de mesures spéciales d'aménagement du territoire. Sans vouloir revenir sur l'ensemble du contenu de nos deux mémoires, nous souhaitons surtout vous présenter nos appréhensions relatives à ces deux éléments.

À l'instar de la CMM, nous croyons que le gouvernement québécois doit tenir compte de différents acteurs municipaux et régionaux pour la mise en place de ce guichet unique. Nous ne sommes pas contre la mise en place de ce service, car nous savons bien que le développement économique doit se faire à partir de la concertation et la mise en commun des efforts et aussi de tous. Cependant, et comme le souligne le nouveau pacte fiscal signé avec le gouvernement, ce dernier reconnaît que les municipalités et MRC sont responsables du développement économique de leur territoire. C'est pourquoi nous croyons que ce guichet doit laisser une large place aux représentants du monde municipal.

Vous savez sans doute qu'au fil des ans le Québec et sa métropole se sont dotés de plusieurs outils de planification en aménagement et en développement, que ce soit le PMAD de la CMM, les schémas de développement... d'aménagement des MRC, les plans d'urbanisme de nos villes. Mettre en place un guichet responsable du développement des pôles logistiques sans faire une place au monde municipal, et comme le soulignent également nos collaborateurs de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, ce serait faire table rase de ces mêmes outils et donc travailler à contresens de ce que nous faisons présentement. Si le gouvernement québécois reconnaît l'importance du monde municipal dans le développement économique, il doit également en tenir compte dans la création de ce guichet.

Comme on peut le voir dans différentes juridictions, proposer des changements de zonage, mettre en place des zones tampons, valoriser les infrastructures en logistique de transport déjà en place, etc., sans impliquer directement le monde municipal serait une erreur importante dans un monde où l'on parle de plus en plus d'acceptabilité sociale. Nous savons tous maintenant que, pour qu'un projet puisse réussir, il faut que la population y adhère, qu'elle puisse la faire sienne, et le palier municipal est celui, de loin, qui est le plus près du citoyen.

Le deuxième point que nous souhaitons souligner, c'est celui des cartes désignant les territoires pouvant faire l'objet de mesures spéciales d'aménagement du territoire. Comme vous le savez aussi sans doute, l'autoroute de l'Acier, qui est l'autoroute 30, débute dans la région de Sorel-Tracy et se termine dans la région de Vaudreuil-Soulanges, deux régions avec qui nous collaborons. Il s'agit véritablement d'un véritable corridor de développement économique de l'autoroute 30. Évidemment, lors du dévoilement de ces cartes qui accompagnaient le projet de loi n° 85, quelle fut notre surprise de voir que notre territoire était totalement ignoré, alors que l'agrandissement terminal portuaire de Contrecoeur pourra... permettra, pour la phase I, de manutentionner annuellement près de 1 150 000 conteneurs. Nous savons tous que notre MRC — et les environs — est appelé à vivre un véritable plan sud en matière de développement économique au cours des années qui viennent. Les dispositions spéciales de la section III du projet de loi devraient donc s'appliquer sur l'ensemble du corridor de l'autoroute 30.

La Montérégie est une très belle et grande région. Elle est la deuxième plus importante en secteur manufacturier au Québec. Très dynamique, elle connaît une croissance économique soutenue depuis déjà plusieurs décennies, malgré, souvent, la faiblesse des investissements en matière d'infrastructures publiques.

À ce sujet, cette même autoroute 30, particulièrement l'autoroute entre la 20 et l'autoroute de la 10, a besoin d'investissements afin d'améliorer les flux de circulation. Avec l'arrivée prochaine du port de Montréal à Contrecoeur, si on veut faire de cette ville un... de cette route un véritable corridor de développement économique, il est urgent pour le gouvernement d'intervenir.

• (14 h 50) •

Mesdames messieurs, membres de cette commission, nous espérons que vous retiendrez bien l'importance d'inclure l'ensemble du territoire couvert par cette autoroute entre les MRC Vaudreuil-Soulanges et Pierre-De Saurel inclusivement dans ce projet de loi et d'y prévoir les investissements publics à faire, si on souhaite vraiment se donner

tous les moyens de réussir cette Stratégie maritime. Nos compétiteurs américains, face aux grands changements dans le flux des transports de marchandises qui s'opèrent partout sur la planète, se préparent déjà depuis plusieurs... quelques années dans l'amélioration de leurs infrastructures. On n'a qu'à penser à l'importance que prendra l'Afrique ou l'Europe au cours des prochaines années dans nos échanges commerciaux pour savoir que, d'une certaine façon, nous sommes déjà en retard par rapport à ceux-ci. Pendant que l'on tergiverse sur l'élargissement de la 30, sur l'inclusion ou non de l'ensemble du territoire couvert par celle-ci dans les cartes en appui à ce projet de loi, au sud de la frontière on investit déjà des milliards pour agrandir et moderniser les infrastructures logistiques. Il est grand temps d'agir afin de devenir compétitifs dans cette industrie, qui crée des milliers d'emplois.

En résumé, notre MRC souhaite donc que ses recommandations puissent faire l'objet de modifications du projet de loi, à savoir assurer la présence d'élus municipaux dans la gouvernance du guichet unique, accroître le rôle de CargoM dans le cadre de la mise en place d'un guichet unique à titre de représentant privilégié de l'industrie, mettre un effort soutenu dans la valorisation des friches industrielles disponibles, respecter les outils de planification régionaux et locaux, inclure l'ensemble du corridor de l'autoroute 30 dans les cartes ou simplement enlever toute référence à celles-ci, promouvoir les attentes des partenaires entre les différentes zones logistiques, soit Contrecoeur et Vaudreuil-Soulanges et modifier, enfin, l'article 5 afin de permettre au gouvernement québécois d'agir par décret pour l'utilisation des bâtiments situés sur des territoires agricoles selon les besoins du développement véritable des pôles logistiques.

Je vous remercie pour votre attention.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Est-ce que vous vouliez aller en complément? Non, ça va? C'est terminé? O.K.

M. Berthiaume (Sylvain) : Si vous voulez, je peux prendre quelques minutes pour vous présenter immédiatement le contenu des cartes.

Le Président (M. Auger) : Oui.

M. Berthiaume (Sylvain) : Évidemment, une image vaut mille mots, on sait. On a donc produit une carte qui résume l'implication de la Stratégie maritime sur l'ensemble... On ne veut pas être chauvins, hein, on veut le regarder sur l'ensemble de la couronne sud de Montréal.

Évidemment, ce qu'on voit, d'entrée de jeu, ça découle de la Stratégie maritime, il y a la voie maritime, hein, la voie maritime, évidemment, qui arrive du golfe du Saint-Laurent et qui se termine à Saint-Lambert, vis-à-vis les installations du port de Montréal, donc, qui nous donne l'opportunité d'avoir des ports ouverts 12 mois par année, autant au niveau de Sorel-Tracy, au niveau, évidemment, de Contrecoeur, hein, on vous a présenté un projet de 750 millions de dollars qui sera fait par le port de Montréal chez nous, à Contrecoeur, et évidemment on a le port de Montréal.

Autour de cette voie maritime là, qui continue vers les Grands Lacs, un tronçon qui est ouvert neuf mois par année, il y a également des ports, évidemment, de moindre importance qui s'y retrouvent, mais qui ont une implication quand même importante dans le développement économique du Québec.

Donc, si on regarde aussi le corridor de l'autoroute 30, hein, qu'on appelle l'autoroute de l'Acier, mais qu'on pourrait bientôt appeler l'autoroute de la logistique, elle débute, évidemment, à Sorel-Tracy pour se terminer à Vaudreuil. Si on part du côté de Vaudreuil, évidemment, on voit qu'on a localisé, au niveau de la Stratégie maritime, un pôle logistique, pôle logistique qui par définition est un parc industriel multimodal, donc qui inclut maritime, du ferroviaire, du routier, voire même de l'aérien, quand il y en a à proximité, ce qui est le cas ici, hein, un peu pour toute la région montréalaise, avec, évidemment, l'aéroport de Montréal et de Saint-Hubert. Et c'est un endroit également, un parc multimodal, où on regroupe des entreprises manufacturières, des centres de distribution qui réalisent des activités logistiques qui permettent aux marchandises de transiter de manière efficiente autant sur les marchés nationaux qu'internationaux.

Donc, on a à l'extrême ouest le pôle logistique de Vaudreuil. Si on continue, on a des zones industrialo-portuaires, zones industrialo-portuaires qui, par définition, là, du MESI, est un espace délimité qui sert à des fins industrielles et qui est situé à proximité de services portuaires ainsi que des infrastructures routières et ferroviaires. Les zones permettent un accès facile aux intrants et une distribution adéquate des marchandises produites vers les marchés nord-américains et internationaux.

Donc, on a, on le voit bien, une zone industrialo-portuaire au niveau de Salaberry-de-Valleyfield, également une au niveau de Sainte-Catherine, hein, une ZIP en devenir. Plus près de chez nous, on a la ZIP Contrecoeur-Vareennes et la ZIP à l'autre extrémité de l'autoroute 30 qui est la ZIP de Sorel-Tracy. Si on part, encore, de l'extrême ouest, on voit que l'ensemble du territoire est bien desservi par des voies ferroviaires, hein, on l'a dit, tout le territoire, là, de l'ouest de la Montérégie, avec le CN, CP, CSX qui est bien installé, et jusque chez nous on a le CN qui dessert bien les installations du port de Montréal à Contrecoeur, le CN qui a pris des ententes également avec le CP pour s'assurer de desservir de façon efficiente les futures installations du port de Montréal. Donc, l'ensemble du tronçon est bien desservi.

Si on regarde les entreprises qui sont installées... Et là je ne voudrais pas choquer personne, parce que, quand on tente de faire une carte comme celle-là, je suis sûr qu'on en a oublié, malheureusement. Mais, donc, c'est un exercice, quand même, qu'on a voulu faire pour faire la démonstration de l'importance de la logistique chez nous. Donc, on a un Canadian Tire qui a un gros entrepôt à Coteau-du-Lac, IKEA qui vient d'annoncer des investissements majeurs du côté de Beauharnois, Coop fédérée, Goodfellow au niveau de Sainte-Catherine, Saint-Constant. Et, quand on arrive de l'autre côté de l'autoroute 10... Et là, c'est important de mentionner, à l'est de l'autoroute 10 c'est le territoire où, au niveau du p.l. n° 85, on ne nous propose aucun outil d'aménagement du territoire pour nous permettre de développer la logistique. Donc, dès qu'on arrive là, vous voyez la multiplicité des entrepôts, des centres de logistique qu'on y retrouve. On n'a qu'à

penser aux Cascades, Lowe's, qui est RONA, BMR, Master, Colabor, Congébec — un des plus grands entrepôts réfrigérés qu'on a au Québec qui se situe ici — Provigo, Sobeys, Honda — qui n'est pas inscrit sur la carte. On continue un peu plus dans le territoire de notre MRC : Jean Coutu qui vient d'investir des millions de dollars, au-dessus de 100 millions de dollars, pour construire son siège social, son entrepôt; Costco qui vient d'investir 60 millions de dollars. L'entrepôt que Costco va construire, c'est aussi gros que Canadian Tire à Coteau-du-Lac. Juste pour se donner un ordre de grandeur, c'est 214 portes de garage. Donc, ça vous donne l'importance un peu des installations. Logistec qui est déjà bien implanté au niveau de Contrecoeur; Arcelor Mittal au niveau de la zone industrialo-portuaire. Au niveau de Sorel, on a Richardson et Rio Tinto.

Donc, par cette démonstration, je pense que tout le monde voit bien que les activités logistiques se développent autant à l'est qu'à l'ouest. Ce qu'on veut ici, évidemment, vous faire part, c'est l'importance de nous donner, à notre région, les mêmes outils d'aménagement pour pouvoir se battre à forces égales avec l'ensemble de nos collègues de la Montérégie pour développer... Je pense qu'au Québec il est temps qu'on se donne des outils, des outils pour créer de la richesse, des outils pour créer de l'emploi. C'est à ça qu'on veut contribuer avec le gouvernement du Québec dans la région de chez nous. Mais nous allons avoir besoin du support de l'État pour s'assurer de pouvoir, évidemment, avoir les terrains nécessaires pour prendre de l'expansion, pour recevoir ces industries et ces commerces, au niveau de la logistique, on va avoir besoin de support de l'État parce que chez nous comme ailleurs on a des contraintes, évidemment, environnementales qu'on veut bien respecter, mais évidemment ce ne sera pas simple toujours, on va avoir aussi besoin du support de l'État. Ça va nous prendre un réseau routier fluide. L'autoroute 30, entre la 10 puis la 20, il va falloir qu'on puisse circuler librement.

Donc, c'est certaines des choses qu'on voulait illustrer par la carte que vous avez ici. Je ne sais pas, M. Handfield, si vous vouliez compléter.

Le Président (M. Auger) : Ça va? Donc, nous allons maintenant débiter la période d'échange. Et, compte tenu qu'on a un deux pour un au niveau des présentations, vous avez une possibilité de 32 minutes, M. le ministre, à utiliser.
• (15 heures) •

M. Coiteux : Oui. Bon, bien, on va voir jusqu'où on ira. Peut-être aussi que ma collègue aura quelques questions.

Je vais commencer par une question très générale, puis c'est la carte qui m'amène à poser cette question-là, parce qu'on dit : On a... Et effectivement le projet de loi... Parce qu'on nous a soulevé depuis longtemps la problématique des longs délais, des difficultés d'arriver à des décisions, en matière d'aménagement, d'urbanisme, qui permettent la réalisation de certains projets. On nous a dit : On a besoin d'avoir des nouveaux outils. Puis, parmi les nouveaux outils, effectivement, il y a cette possibilité pour le gouvernement, lorsqu'il y aura eu le processus du guichet unique, de décider des questions d'urbanisme de façon à faciliter les projets.

Là, on a une discussion avec plusieurs d'entre vous aujourd'hui à savoir comment on va travailler tout ça avec les municipalités. J'ai les oreilles grandes ouvertes. Évidemment, vous savez que je suis un avocat du partenariat avec les municipalités, puis je ne vais pas changer, là. Donc, je suis à la recherche des meilleures façons de faire les choses.

Mais en même temps je regarde ça, puis c'est une question très générale, puis vous me direz de quoi on a besoin exactement, puis c'est ça qui est important pour moi ultimement, il y a quand même beaucoup d'entreprises qui installent... qui font des investissements et qui font des projets de logistique. Alors, dans le fond, on se dit, sans outil particulier, il y a quand même un certain nombre d'activités qui s'installent. On a besoin de quoi pour aller pousser ça plus loin, à ce moment-là? C'est quoi, l'outil principal? Quels sont les outils, là, d'aménagement du territoire dont on a vraiment besoin pour accélérer? Parce que, là, dans le moment, avec ce qu'on a, là, il se passe des choses, là. Il y a Canadian Tire ici, il y a IKEA là. Ça, c'est dans la partie ouest. Dans la partie est, on voit Costco, on voit... on en voit d'autres, là, plusieurs. J'ouvrerais le jeu comme ça, moi, la discussion.

Mme Dansereau (Suzanne) : Bien, j'inviterais M. Handfield, peut-être, qui...

Le Président (M. Auger) : M. Handfield.

M. Handfield (François) : Oui, bien, vous soulevez là, M. le ministre, c'est sûr, la question essentielle. C'est évident que les partenaires privés, quand ils sont à la recherche de sites, vont faire une analyse complète, là, pour essayer de trouver le meilleur endroit pour eux en termes de desserte en infrastructures. Quel est le zonage? Quels sont les programmes qui peuvent exister dans la région? En 2017, je crois que le défi qui se pose à nous de plus en plus, c'est comment arrimer quand on a à déterminer, puis on vit l'exemple avec les zones industrialo-portuaires... comment arriver à déterminer les terrains qui sont prêts à construire. Donc, on a besoin de l'aide du gouvernement. Parce qu'on pousse l'exercice au niveau de faire un développement harmonieux entre le zonage agricole, la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire, l'infrastructure. À la fin de tout ça, est-ce que le projet nécessite une aide du gouvernement, le coup de pouce final qui permettrait de dire : On a fait l'exercice jusqu'au bout? Et, si on veut aboutir puis accoucher d'un projet, bien, c'est évident qu'il va falloir qu'il y ait une décision qui soit prise par les hautes instances pour nous aider. On le veut ou pas, le projet?

Et on se bat aussi dans un environnement... Comme mentionnaient les autres collègues, on est en compétition avec les autres provinces mais avec les États américains également, donc les législations diffèrent.

Et je vois le guichet puis peut-être le p.l. n° 85 comme... Ultimement, une fois qu'on a traversé le processus au maximum de ce qu'on peut faire en compensation, en analyse, en choix d'aménagement, bien, à la fin, je pense qu'il faut décider. Puis ce n'est jamais facile. Puis, dans un pouvoir d'une ville de le faire, d'une MRC, d'une communauté métropolitaine, je pense qu'à la fin, ultimement c'est probablement le gouvernement du Québec qui pourrait posséder les

outils pour prendre la décision finale mais en s'assurant d'avoir fait l'exercice de la manière la plus complète possible. Donc, ça devient intéressant d'avoir une possibilité, de dire que, oui, à la fin, on peut le faire, le projet, parce qu'on le veut.

M. Coiteux : Parce que, là, on entend, aujourd'hui... puis ce n'est pas nécessairement contradictoire, là, c'est de trouver le point d'équilibre puis la façon de le faire, mais on entend deux messages, qui sont peut-être raccordables, là, puis c'est ça que je cherche. Il y en a un qui dit : Laissez-nous nos outils décisionnels en matière d'aménagement du territoire, puis, le gouvernement, ne venez pas prendre les décisions à notre place. Ça, on l'entend. Puis c'est normal que... J'aurais été surpris de ne pas entendre ça, là, aujourd'hui, là. Bon. Mais en même temps on dit : Oui, mais ayez le pouvoir de prendre les décisions qui vont s'imposer, à la fin de la journée, si c'est juste le dernier petit bout qui manque, là, que ça bloque en quelque part, que le gouvernement puisse, encore une fois... puisse au moins, dans ces circonstances-là, prendre une décision pour que le projet avance, dans l'intérêt de tout le monde. Comment on raccorde ça, ces deux affaires-là?

M. Berthiaume (Sylvain) : Si vous me permettez, M. le ministre, je pense que, oui, le monde municipal a certains outils à sa disposition pour faire lever des projets. La preuve, il en a levé beaucoup.

On est rendus aussi à une croisée des chemins où, demain, si on veut recevoir un projet qui nécessite 2 millions, 3 millions, 4 millions de pieds carrés, dans l'ensemble de ce beau territoire là, on les compte sur le bout d'une main, les terrains qui sont disponibles. Et ce qui serait souhaitable, quand arrive un projet de la sorte... Évidemment, nous, au niveau municipal, on a des contraintes. On n'est pas capables de dézoner des terrains, on n'y arrive pas. Et demain les gens de l'UPA vous diront sûrement le contraire, puis c'est tout à fait normal, mais, bon, ceci étant dit, il y a une réalité. Costco, là, ils se sont implantés chez nous, là, ça faisait quatre, cinq ans qu'ils cherchaient un terrain, là. C'est la réalité. Jean Coutu, ça n'a pas été simple non plus. C'est les deux gros derniers investissements. Des grands terrains pour accueillir des entreprises de logistique, de transport, il n'y en a pas. Quand il y en a, ils sont grevés de contraintes parce qu'ils sont en milieu agricole. Quand il y en a, ils sont grevés de contraintes parce qu'ils sont dans un milieu humide, il y a des contraintes environnementales. Il faut nous aider à lever certaines de ces contraintes-là; pas n'importe comment, on veut bien faire les choses, comme vous, mais seuls on n'y arrivera pas. Mais on pense que, de façon concertée, quand on a travaillé tous ensemble à identifier le bon terrain, la bonne solution, il y a des fois que ça va prendre des décrets.

M. Coiteux : Mais pratiquement consensuellement avec la municipalité, qui veut voir le projet atterrir sur son territoire, là. C'est-à-dire qu'ils n'ont pas les outils, mais ils ont besoin de l'aide du gouvernement. C'est ce que je comprends de vos propos.

M. Berthiaume (Sylvain) : Bien, je pense qu'il faut aussi faire des choix. La zone industrialo-portuaire n'est pas partout, là, hein, on va en cibler, quelques secteurs où est-ce qu'on va faire des zones industrialo-portuaires. Si on veut faire des Savannah... Tout le monde se pète les bretelles qu'on veut faire des beaux Savannah. Il faut aller voir c'est quoi, Savannah. C'est dans un secteur de 50 kilomètres où est-ce qu'on a développé autour d'une zone du port, évidemment, des terrains disponibles, prêts à construire pour des investissements majeurs qui pourraient arriver. Donc, à un moment donné, je pense que tous ensemble, de façon consensuelle...

Et en bout de ligne c'est l'entreprise qui va décider où elle veut aller, hein? L'investisseur, là, ce n'est pas nous, là. Nous, il faut leur offrir des conditions propices à l'investissement. Et je pense que, tous ensemble, c'est ce qu'il faut souhaiter.

M. Coiteux : Peut-être ma collègue...

Le Président (M. Auger) : Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Merci beaucoup. C'est superintéressant, votre discours. Vous parlez beaucoup de complémentarité, vous parlez beaucoup... Ça fait que j'imagine que vous êtes des adeptes du multisite, quand on parle de complémentarité.

J'ai peut-être une question au niveau de la complémentarité. Quand vous parlez complémentarité, est-ce que vous faites, mettons, référence à, ce qui arrive de l'Europe, bon, bien, telle place pourrait recevoir l'Asie, l'autre place pourrait recevoir l'Europe, l'autre... Est-ce que c'est dans ce sens-là quand vous parlez...

Mme Dansereau (Suzanne) : Je pense que d'entrée de jeu on a une complémentarité par... Vaudreuil, on est tous conscients que c'est plus les voies ferrées, etc., et, nous, c'est plus le port de Montréal. Dans ce sens-là, tout de suite il y a une grande complexité, là, qu'il peut y avoir entre les deux pôles.

Mme Nichols : O.K. Ça fait que c'est la complémentarité, plutôt, en fonction, justement, des voies... des moyens de transport.

Mme Dansereau (Suzanne) : Oui, des moyens de transport.

M. Berthiaume (Sylvain) : Un ne va pas en contradiction avec l'autre, il y a de la place pour les deux.

Mme Dansereau (Suzanne) : C'est ça, exact.

Mme Nichols : O.K. Probablement, d'ailleurs, que le guichet unique pourrait aider dans ce sens-là, en fonction des... Vous parlez... Vous avez cité à quelques reprises la véritable logistique, j'ai entendu ce terme-là revenir, là, peut-être deux, trois fois. Qu'est-ce que vous entendez par «véritable logistique»? Est-ce que c'est une façon que vous décortiquez la logistique ou... Qu'est-ce que vous entendez quand vous avez utilisé ce terme-là de «véritable logistique»?

M. Berthiaume (Sylvain) : Bien, on s'en fie pas mal à la définition qu'on en avait, hein? Un pôle logistique, hein, c'est multimodal, hein, ça nous prend en partant du multimodal pour pouvoir faire de la véritable logistique, par définition, c'est les définitions qui sont reconnues par le MESI, donc de l'assemblage, du conditionnement, voire même de la fabrication, hein? Comme on se plaît à dire souvent, je pense que, si on veut créer de la valeur ajoutée, au Québec, rien de mieux que de voir huit containers arriver à quelque part, qu'on réussit à les assembler, puis qu'on envoie la porte d'avion chez Bombardier.

Donc, on parle ici de logistique. C'est des choses intéressantes, là, qu'il faut voir, là, en tant que tel.

Puis on sait que c'est des... Pour s'être promené un peu, avoir vu un peu la logistique au niveau de Shanghai, au niveau de Savannah et tout, on parle de... Évidemment, souvent, c'est des grands sites, c'est des grands entrepôts, c'est des grands centres d'assemblage, d'étiquetage, qui nécessitent de grands espaces. Donc, il faut essayer de créer une masse critique pour ces entrepôts-là, pour ces joueurs-là, pour qu'ils puissent travailler en complémentarité.

• (15 h 10) •

M. Handfield (François) : Un élément important, si je peux me permettre, je pense qu'il y a un effet, puis on le remarque en Europe, en Asie, aux États-Unis, c'est l'effet de concentration. Si on réunit dans un territoire restreint... on a des prestataires de services, des sous-traitants, des bureaux de douane, des choses comme ça qui sont concentrées géographiquement... Je parle au niveau des ports à containers, entre autres, au niveau du transit. On parle toujours en termes d'importation, souvent, alors que le Québec peut sûrement aider nos champions à exporter vers l'Europe, avec l'accord de libre-échange. Profitons de ce qui se passe des fois au niveau des États-Unis, au niveau, je dirais, d'un certain protectionnisme. C'est probablement une occasion rêvée pour le Québec de tirer sa marque... son épingle du jeu.

Et le projet de Contrecoeur, qui deviendrait le deuxième plus grand port à containers au Canada après Vancouver, je pense que c'est une opportunité intéressante. La concentration d'un paquet d'entreprises dans un secteur géographiquement, je dirais, reconnu, bien, ces services complémentaires là viennent ajouter, ça vient aider ces entreprises-là. Puis c'est le modèle qui est utilisé partout, qu'on retrouve en Asie, en Europe et aux États-Unis, donc sûrement qu'on pourrait appliquer la même recette au niveau du Québec.

Mme Nichols : Je suis d'accord qu'il faut trouver la bonne recette pour pouvoir l'appliquer au Québec. Puis on est bien contents de vous entendre aujourd'hui nous apporter, justement, votre vision, je pense que ça va beaucoup nous aider. Moi, je n'avais pas d'autre question. M. le ministre, je vous repasse la parole.

Le Président (M. Auger) : M. le ministre.

M. Coiteux : Bien, je n'ai pas d'autre question. Je voulais aborder... On va avoir quelques réflexions à faire sur la base des discussions, des échanges qu'on a, des mémoires qui nous sont présentés. Et je réitère qu'on y tient, à ce projet-là, et qu'on va trouver la meilleure façon d'en faire un succès.

Le Président (M. Auger) : Nous allons maintenant poursuivre avec l'opposition officielle et M. le député de Sanguinet. Et je vous rappelle que, compte tenu que nous avons deux présentations dans une, vous avez 19 minutes à votre disponibilité.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue à vous trois, merci d'être présents. Évidemment, Contrecoeur est sur toutes les lèvres quand on parle de pôle logistique, comme Vaudreuil également.

Écoutez, d'entrée de jeu, ce qui m'a allumé beaucoup, vous êtes les premiers à en parler, c'est la congestion sur la 30. On a un problème fondamental entre la 10 puis la 20, c'est clair. Déjà, on a un problème. Il va y avoir le REM qui va avoir son terminus au coin de la 10 puis de la 30. Il y a un gros projet domiciliaire qui va naître au coin de la 10 puis de la 30. Vous allez arriver avec un port, fort probablement, à Contrecoeur. Bien, je veux dire, à quelque part, si on ne fait pas un élargissement de la 30 à cet endroit-là, ça va être un frein au développement, carrément, de votre structure portuaire, j'imagine. Bien, je ne sais pas, c'est comme une affirmation, mais...

M. Berthiaume (Sylvain) : Est-ce que ce sera un frein? Du moins, ça va être une contrainte, hein, je dirais, et à plusieurs niveaux, là, hein? On n'a pas de port, et c'est déjà une contrainte. Partir du coin 10-30 à la 10-20 en heure de pointe, c'est 1 h 15 min, parfois. Donc, je dis souvent : J'habite à Sainte-Julie, je suis à 20 minutes de Brossard, sauf le lundi matin, où je suis à 1 h 30 min. Donc, si je suis une compagnie de transport et que je dois aller chercher des containers au port de Montréal, à Contrecoeur, il est clair que la contrainte devient importante.

Quand je dis qu'il faut se donner les outils, ça fait partie des outils que le Québec doit se doter, d'avoir un environnement où on a une certaine fluidité des transports. Le cadeau de la 30 a été un très beau cadeau pour notre région quand on l'a prolongée, hein, très beau cadeau. Force est d'admettre que ça a amené un flux supplémentaire, évidemment, de camionnage, de voitures entre la 10 et la 20, et on en paie le prix aujourd'hui. Mais je pense, évidemment, que c'est quelque chose de transitoire vers autre chose, mais évidemment, en attendant, il va falloir penser à trouver une solution assez rapidement si on ne veut pas que... Parce que, dans tout ce qu'on a là, le principal investissement annoncé, là, c'est celui,

quand même, du port de Montréal, 750 millions. On ne peut pas passer à côté de ça, au Québec, là, on a besoin de ces investissements-là, on a besoin de ces emplois-là. Donc, c'est sûr qu'il faut trouver une solution pour rendre cet outil de développement là des plus efficaces, des plus attractifs.

M. Therrien : Parce que, là, ça va prendre presque... C'est censé être une voie de contournement, mais il faudrait une voie de contournement pour la voie de contournement. Je ne sais pas à quel point... Moi, des fois, je pars de la 20 pour arriver chez nous, puis j'ai une barbe de ZZ Top quand j'arrive, là, parce que c'est long, là. Ça fait que, je ne sais pas, mais il faudrait penser, à l'intérieur de ce corpus-là... Je m'adresse au ministre, là, parce que je ne sais pas à quel point vous avez réfléchi à ça, mais l'élargissement de la 30, c'est quasiment une condition sine qua non au développement économique de la 30.

En tout cas. Mais je vous dis... Regardez... Oui, je vous dis ça, là, en toute amitié, là, mais c'est problématique, là. Parce que vous êtes un gentil monsieur, semble-t-il.

Une voix : ...

M. Therrien : Oui, c'est ça. O.K. Donc, bien, c'est très, très préoccupant.

Acceptabilité sociale. Ce terme est sur toutes les lèvres. Je ne sais pas à quel niveau... J'imagine que vous sondez votre population. Dans votre coin, là, quand on parle de l'acceptabilité sociale de ce projet-là, vous avez déjà sondé le terrain, et les gens sont très accueillants par rapport au projet, j'imagine. Je ne veux pas mettre des mots sur vos lèvres, là.

Mme Dansereau (Suzanne) : Le pôle, autant que la zone IP, c'est déjà une zone qui est industriel lourd. Et, même à ça, nous avons mis dès le départ, depuis même plus d'un an, hein, François, des chantiers de réflexion où on a regroupé des gens. On a des chantiers en environnement, on parlait de main-d'oeuvre tantôt. On a même des chantiers en éducation, on a des chantiers en transport, etc., ferroviaire. Ça fait que déjà... Et le port de Montréal ont déjà fait... ils sont maintenant à deux, trois...

Une voix : Trois.

Mme Dansereau (Suzanne) : ...trois consultations chez nous pour, justement, l'acceptabilité, etc.

Mais, comme je vous dis, depuis 50 ans, Contrecoeur a sa zone industriel lourd avec ArcelorMittal, entre autres. Ça fait que je pense que le projet est applaudi, ça fait qu'il y a beaucoup d'acceptabilité. Ce n'est pas là notre cheval de bataille, comme on dit.

M. Therrien : O.K. Donc... Oui?

M. Berthiaume (Sylvain) : La question des citoyens, ce n'est pas...

Mme Dansereau (Suzanne) : C'est quand.

M. Berthiaume (Sylvain) : C'est quand, c'est ça. La question, c'est : Quand le faites-vous? Ce n'est pas : Ça nous dérange, c'est : Quand le projet débute? On a hâte que le projet débute.

Mme Dansereau (Suzanne) : Et le port de Montréal était propriétaire de ces terrains-là, près de trois à quatre kilomètres riverains, mais ça fait 30 ans. Ça fait que ça fait au-dessus de 30 ans que les gens de Contrecoeur attendent l'agrandissement du port. Il y a déjà de la manutention, dans le moment, il y a déjà des gens qui opèrent à Contrecoeur, au port de Montréal, mais là, l'expansion, ça fait longtemps que les gens attendent après.

Et, à chaque fois que le port a fait des consultations — ils en sont à leur troisième qu'ils ont faite cet été — il y a une belle participation. Puis les gens, ils ne vont pas là pour contester, là, ils vont vraiment se renseigner, etc.

M. Therrien : O.K. Donc, à ce niveau-là... Parce que ce matin on avait parlé de l'acceptabilité sociale, puis de plus en plus, là, on parle... on réfléchit à ça. Donc, à ce niveau-là, c'est, à quelque part, une victoire pour le projet, parce que c'est accepté.

Mme Dansereau (Suzanne) : Oui, mais... Puis, entre autres, je voulais juste rajouter, c'est qu'on est au moins à deux kilomètres de la zone urbaine. Ça fait qu'en plus ça vient... C'est vraiment un secteur industriel qui est entre nous et Verchères, ça fait que c'est vraiment bien comme situation.

M. Therrien : O.K. Dans un pôle logistique, là — j'imagine que vous avez fait des recherches là-dessus, là, j'imagine que vous connaissez ça beaucoup plus que moi, là — quand tu as une zone portuaire, un pôle logistique avec une zone portuaire, un pôle logistique à l'intérieur des terres, est-ce que le développement est similaire, plus rapide, plus lent? Y a-tu des comparaisons qu'on peut faire à ce niveau-là?

M. Berthiaume (Sylvain) : Bien, moi, je vous dirais, quand se développe un port de l'importance du port de containers du port de Montréal, hein — la phase I, ils vous l'ont expliqué ce matin, c'est 1 150 000 containers équivalent 20 pieds — il est évident qu'il va se développer rapidement une activité logistique autour. Partout, si vous regardez les

grands ports, l'activité logistique se développe en zone limitrophe, c'est presque une condition sine qua non. Ça arrive tout seul, les entreprises souhaitent se développer auprès, ce qui, évidemment, peut être un peu plus long si on n'a pas ce type d'infrastructure. Le port de Montréal en lui-même sera un aimant pour attirer des entreprises.

Et déjà nous, on le voit parce que le téléphone sonne, il y a des gens qui achètent des banques de terrains chez nous en prévision de ça déjà, là. Il y a des entreprises qu'on sait qu'elles ont acheté des terrains en vue de ça autour de chez nous, il y a de la demande.

La demande, par contre, on sait qu'on va être limités, parce qu'évidemment il y a des contraintes environnementales, il va y avoir des contraintes agricoles très rapidement.

M. Therrien : O.K. Je veux y revenir, puis je vais essayer de faire une synthèse, une très, très, très grande synthèse de ce que vous avez dit avec le ministre, la discussion, qui était très intéressant, à savoir, bon, on a vu que l'est se développait quand même très bien. Vous avez vu que, dans ce qui est suggéré, il n'y a pas rien de spécial pour la portion ouest... est, pardon, de la 30. Vous avez résumé en disant... Parce que le ministre vous a demandé : Qu'est-ce que vous voudriez? C'est une question très pertinente, parce que vous l'avez présenté dans un sens, puis le ministre, très habile, vous l'a représenté de l'autre sens. Il a dit : Bien, vu que ça s'est développé, pourquoi vous avez besoin d'aide? J'ai trouvé ça brillant. Vous n'êtes pas juste un gentil monsieur, vous êtes un gentil monsieur brillant. Donc, la question... Puis, si je résume, là, ce que vous avez dit, c'est : On veut du terrain, on veut que le terrain soit accessible pour les investisseurs. Je le résume-tu bien, là, ce que vous avez dit?

• (15 h 20) •

M. Berthiaume (Sylvain) : Je pense que vous faites un bon résumé. Peut-être, François...

M. Handfield (François) : Oui, bien, écoutez, c'est sûr que, quand on analyse le p.l. n° 85, puis on regarde la section III, puis on regarde... on analyse les cartes, c'est des outils d'aménagement. Est-ce que ça va demeurer? Au final, ça vous appartient, au niveau de l'adoption du projet de loi, mais c'est évident que ces outils-là, s'ils sont applicables à l'ouest, ils pourraient l'être à l'est aussi, parce que nécessairement on va rencontrer... Comme disait Sylvain, les superficies de terrain de 5 millions prêtes à construire, de pieds carrés, là, en zone blanche près de Montréal, à côté d'une autoroute, d'un fleuve, d'une voie ferrée, d'une ligne de gaz, électricité à haute tension, il n'y en a pas beaucoup. Donc, c'est sûr qu'éventuellement ces entreprises-là vont avoir une pression. Qu'il y ait le projet de loi n° 85, qu'il y ait une stratégie maritime ou non, c'est évident que la venue d'un port... On parle de 1 150 000, mais à terme c'est 3,5 millions qu'ils visent; peut-être dans 40 ans, mais ça va être plus gros que Montréal, à Contrecoeur. Donc, c'est évident qu'il va y avoir des entreprises qui vont être à l'affût de ces opportunités d'investissement. Les Européens qui veulent arriver en Amérique du Nord, sûrement qu'ils vont regarder qu'est-ce qu'on peut faire comme tête de pont au Québec. La porte continentale Québec-Ontario, sûrement qu'il va y avoir du développement dans ce dossier-là. On parle des investissements fédéraux dans le projet.

Ça fait qu'indéniablement Contrecoeur pourra tirer son épingle du jeu. Les «inland ports» qu'on parlait, il y en aura sûrement ailleurs, parce qu'il y a des points au niveau des voies ferrées, ça existe partout à travers les États-Unis. Winnipeg en est un, puis il est un petit peu loin de la mer, mettons, Winnipeg. Ça fait que c'est sûr que Contrecoeur va tirer des atouts.

Puis, les outils qu'on dispose pour faire... au niveau de l'aménagement du territoire, bien, si le p.l. n° 85 est tel quel puis qu'il permet de réfléchir de façon, je dirais, conséquente à peut-être travailler en collaboration avec le monde agricole pour essayer de remettre en culture les terrains en friche, bien, cet exercice-là qui peut se faire à l'ouest pourrait se faire sûrement à l'est. On devrait bénéficier des mêmes atouts puis d'être inclus dans les mêmes cartes pour permettre le développement. Parce que le port va se faire de toute façon. De quelle façon, à quel rythme puis à quelle date exacte? On espère... C'était le port de l'an 2000, à Contrecoeur. Bien, on est rendus en 2017. Mais c'est évident que les études vont être déposées prochainement, c'est tellement avancé qu'ils ne pourront pas reculer. Quelle forme finale ça va prendre, on ne le sait pas, mais nécessairement ils sont à l'étroit, à Montréal, ils atteignent la saturation. Un port ne peut pas permettre un «no vacancy», là, c'est évident qu'il va y avoir des choses.

Et on a des opportunités extraordinaires en exportation vers le marché européen. Bien, ça, ça part dans des boîtes. Les containers qui arrivent pleins, il faudrait qu'ils repartent pleins. Puis ça, c'est le pari que le port de Montréal fait. Puis nous, à Contrecoeur, bien, on a la chance d'être et pour le port... on est un pôle logistique puis on est une zone industrialo-portuaire.

Ça fait que c'est un beau défi pour une ville de 8 000, là, je vous dirais. Ça fait que c'est évident que, les outils, bien, il faudrait qu'on travaille à armes égales, toutes les villes du corridor de l'autoroute au complet, de l'est à l'ouest, selon nous.

M. Berthiaume (Sylvain) : Et la confusion, hein, dans l'élaboration du p.l. n° 85 peut très bien venir du fait que certains peuvent regarder les cartes puis dire : Écoute, le port a au-dessus de 400 hectares de disponibles, quatre kilomètres de long. Là, il faut bien savoir que, le port, là, son terrain, il veut le garder. Il en a besoin pour ses propres besoins parce qu'il veut lui-même accueillir, à terme, 3,5 millions de containers. Donc, nous, il faut déborder des terrains du port. Oui, il y a des terrains disponibles du côté d'ArcelorMittal, hein, qui est la principale usine de fabrication métallique au Québec, mais il n'est pas à vendre, leur terrain. Eux autres aussi ont besoin de terrains pour expansion future.

Donc, les terrains qu'on a à proximité, là, du port, là, la majorité, c'est bien plate à dire, mais, tu sais, on y fait actuellement du maïs, du soya.

M. Therrien : Je vais laisser la parole à mon collègue.

Le Président (M. Auger) : Lequel? Verchères? M. le député de Verchères.

M. Bergeron : Bien, merci beaucoup. Bonne présentation. Ce matin... Peut-être juste pour rassurer ma collègue de Vaudreuil, dans le mémoire de la MRC Marguerite-D'Youville, à l'instar du mémoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, il est écrit noir sur blanc : «D'ailleurs, la MRC de Marguerite-D'Youville supporte pleinement le développement d'un pôle logistique du côté de Vaudreuil-Soulanges. Ce projet est essentiel pour l'économie du Québec, au même titre que celui prévu du côté de notre MRC, puisqu'il comble les besoins logistiques pour le commerce provenant de l'Asie et transitant par la côte Ouest, alors que le nôtre répond aux besoins du commerce provenant de l'Europe du Nord, de la Méditerranée, des Caraïbes et de l'Afrique. Ces deux projets sont complémentaires pour arriver à un véritable développement de la logistique au Québec qui permettra d'en retirer tous les bénéfices économiques pour les Québécoises et les Québécois.» Alors, au-delà de la complémentarité au niveau des modes de transport, il y a une complémentarité au niveau géographique. Puis on le voyait bien dans une carte qui a été présentée par la MRC Vaudreuil-Soulanges. Alors, je pense qu'il y a là l'illustration, de par la complémentarité démontrée dans les deux mémoires des MRC, dans les deux présentations des MRC, qui doit guider la réflexion des parlementaires que nous sommes quant au fait que c'est tout le corridor de la 30 que nous devons développer.

Et, en ce sens-là, je veux revenir sur l'intervention de mon collègue qui fait suite à une remarque des gens de la MRC puis de la ville de Contrecoeur. C'est sûr que l'engorgement, le stationnement à ciel ouvert que constitue présentement l'autoroute 30 entre la 10 et la 20 peut, à terme, constituer un désincitatif pour une entreprise qui voudrait s'établir sur le pourtour de l'autoroute 30. Alors, il faut avoir cela en tête également dans la stratégie de développement de l'autoroute 30.

Puis on va se le dire tel quel, là, puis je ne veux pas avoir l'air chauvin en le disant, ce développement en bordure de l'autoroute 30, c'est l'avenir du développement économique du Québec, ce n'est pas mêlant, là. C'est par cela que va sortir l'essentiel de la production québécoise, tous produits confondus, puis il faut donc être conscient de l'importance de ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui.

Ce matin, dans la présentation de CargoM, il a été brièvement question de la création de zones franches. Est-ce que c'est quelque chose sur lequel vous vous êtes penchés? Et quel intérêt y verriez-vous éventuellement dans la perspective du développement de l'autoroute 30, de la mise en place de pôles logistiques et de zones industrialo-portuaires?

M. Handfield (Français) : Bien, écoutez, c'est sûr que des centres ZF, centres zone franche, c'est un outil qui existe au niveau du gouvernement fédéral. Il y en a près de huit, neuf à travers le Canada, aucun au Québec pour l'instant. C'est évident qu'on pense avoir les atouts pour l'articuler, ce centre zone franche là, en ayant le port de Montréal comme pivot.

Est-ce que le centre zone franche serait à l'échelle de la communauté métropolitaine, de la couronne sud, de notre région de deux, trois MRC? C'est ce qu'on est en train d'étudier. Je crois que c'est un outil de plus, qui permet aux entreprises internationales de se retrouver. Parce qu'ailleurs dans le monde les zones franches sont géographiquement bien délimitées. Au Canada, ce n'est pas le cas, c'est une série de programmes qui existent qui s'appliquent partout, «coast to coast». Mais c'est évident que, dans l'esprit d'un entrepreneur, un «site locator», des choses comme ça, le centre zone franche permettrait d'offrir, je pense, une expertise, une spécialisation pour accompagner les entreprises à venir mais celles existantes également. Dans un souci d'exportation, ça peut être intéressant. Mais, les entreprises qui pourraient venir sur notre territoire, bien, on pense que, s'il y a un premier centre ZF à faire au Québec, bien, il devrait être autour du port de Montréal. On pense que ça pourrait être intéressant de ce côté-là.

Quel est le territoire d'application? On est en train de l'examiner, parce qu'il faut... Si on dit que toute la province de Québec est un centre ZF... Ailleurs au Canada, ils ont ciblé Winnipeg, Niagara. Il y en a dans l'Ouest, je pense, à Edmonton, il y en a... Ça fait que, donc, c'est vraiment géographiquement confiné. On pense que les gens comprennent mieux la notion de zone franche quand c'est géographiquement plus limité. Quelle sera l'échelle? On ne le sait pas encore pour l'instant, mais on est en train de l'étudier dans un de nos chantiers.

Le Président (M. Auger) : Deux minutes, M. le député de Verchères.

M. Bergeron : Hé! Seigneur, ça passe vite! J'aurais voulu revenir sur la question de la zone franche puis voir de quelle façon on pourrait éventuellement l'intégrer, bien que ça relève du fédéral, mais le prévoir éventuellement dans le projet de loi. Le ministre et moi avons travaillé sur un autre projet de loi où il était question effectivement de l'intervention du fédéral et de l'hypothèque que ça constitue que de ne pas savoir si le fédéral fera ou non quelque chose alors que c'est nécessaire pour le développement du Québec.

Mais, quoi qu'il en soit, je vais revenir sur l'astuce qu'a évoquée mon collègue de Sanguinet dans la façon dont le ministre a abordé la carte que vous avez présentée, en disant : Bien, du côté est, ça se développe déjà très bien, vous n'avez pas besoin de support. Mais je pense que vous avez bien démontré que l'arrivée de l'agrandissement du port de Montréal va créer des besoins qui sont de loin plus considérables encore que ce qu'on peut même imaginer, puis que conséquemment, compte tenu du nombre limité de terrains disponibles dans ce coin, ils vont avoir besoin d'un coup de main. Et c'est la raison pour laquelle il faut que les mêmes règles qui s'appliquent à l'ouest ou qui s'appliqueraient à l'ouest puissent également être appliquées à l'est.

M. Berthiaume (Sylvain) : Vous avez très bien résumé la situation, M. le député. En effet, je pense qu'on a besoin d'outils pour nous permettre, évidemment, d'avoir des terrains pour accueillir de nouvelles entreprises, ce qu'on n'a plus actuellement. Demain, il reste quelques terrains là où étaient les anciens sites de Péromont, au niveau de Varennes. Au

niveau de Contrecoeur, là, je veux dire, des grands terrains, il y en a deux, peut-être trois, terrains, et c'est très limité. Et, plus que ça...

M. Bergeron : Ça va se remplir vite, ça, là, là.

• (15 h 30) •

M. Berthiaume (Sylvain) : Ça va se remplir vite. Et, plus que ça, comme le disaient nos collègues de Vaudreuil tantôt, la ville doit planifier passer l'aqueduc, de passer des égouts, mais, pour ça, il faut pouvoir avoir un plan, et là on ne peut pas faire de plan parce qu'on est limité dans l'espace disponible. Donc, si on veut se donner un réel projet de développement, il faut se donner un réel plan. Il faut prendre des actions, il faut prendre les moyens. Il faut se donner le moyen de nos ambitions, il faut se donner le moyen des ambitions de la Stratégie maritime. C'est une belle stratégie, qui a de grandes ambitions, et on veut en faire partie, on veut relever ce défi-là.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup. Nous allons maintenant poursuivre avec le porte-parole de la deuxième opposition. Également, vous avez un deux pour un, vous avez 13 minutes à votre disposition.

M. Laframboise : Merci. Merci beaucoup, M. le Président. Mme Dansereau, M. Berthiaume, M. Handfield, merci de votre présence.

Moi, je vais me concentrer sur pourquoi vous n'êtes pas dans les plans, là, parce que, bon, la situation... Puis, pour que les gens qui nous écoutent comprennent bien, là, Contrecoeur... le port de Montréal détient une bonne partie, présentement, des terrains, là, qui sont en zone blanche, donc ils peuvent faire ce qu'ils veulent, là. Comme vous nous avez dit, ce que vous vous attendez, ce que vos citoyens s'attendent, c'est : Quand est-ce qu'ils les développent?, parce que ce n'est pas... Donc, ce n'est peut-être pas la même situation que peuvent vivre d'autres communautés, là, comme Vaudreuil-Soulanges, qui n'en ont pas, puis qu'on veut en créer un. Vous, vous avez déjà un pôle qui est existant, pour lequel la réglementation municipale doit probablement être toute faite, le paiement... en tout cas, vos schémas d'aménagement sont faits, c'est déjà... Donc, il n'y a pas de modification nécessaire sur les terrains qui appartiennent au port puis quelques terrains qui sont à côté du port. C'est ça, là...

M. Berthiaume (Sylvain) : C'est dans le pourtour du port qu'il faut développer des terrains, parce que les terrains du port vont être utilisés par le port pour ses propres besoins, mais, quand on parle d'entrepôt, en logistique, une entreprise d'Europe qui débarque, qui veut s'approprier un peu le marché chez nous, elle dit : Moi, je veux me bâtir un entrepôt, 3 millions de pieds carrés, j'ai besoin d'un terrain de 5 millions de pieds carrés, «no vacancy».

M. Laframboise : Vous avez écouté ce matin, là, le port est prêt à vendre à la SAQ un terrain à Montréal, là, pour installer son entrepôt, là. J'ai essayé de le ramener sur la Rive-Sud, là, on a fait un petit détour, mais quand même. Donc, eux, ça veut dire qu'ils sont disponibles à vendre des terrains. Mais vous, vous pensez qu'ils vont garder tous les terrains qu'ils ont à Contrecoeur, ils en ont de besoin, là, c'est vraiment... c'est ça, la réalité, là.

M. Berthiaume (Sylvain) : Je ne pourrai pas... on ne parlera pas pour le port, mais ce n'est pas simple, là. C'est des terrains qui appartiennent à la couronne fédérale et tout, là, donc...

Une voix : Il y en a aussi en zone agricole.

M. Laframboise : Qui sont aussi en zone agricole?

M. Berthiaume (Sylvain) : En zone agricole.

M. Laframboise : Pour lesquels la loi du Québec, la loi sur la zone agricole, là...

M. Berthiaume (Sylvain) : Il y a des terrains du port de Montréal qui sont en zone agricole, mais que le port, étant fédéral, n'est pas soumis aux lois de la CPTAQ, donc, s'il nous les vend, nous, ils sont en zone verte.

M. Laframboise : Même chose que l'aéroport à Mirabel, sur la Rive-Nord, là, la même chose. O.K. Donc, ils pourraient faire des locations, mais ils ne pourraient pas faire des ventes, probablement. C'est ça qu'ils pourraient faire.

M. Berthiaume (Sylvain) : Exactement. On est là-dedans, là.

M. Laframboise : Bon, O.K. Donc là, vous vivez la situation où il y a des entreprises qui ne veulent pas ce modèle-là d'affaires, donc là vous... Donc, les terrains qui sont en zone blanche, d'abord, n'ont pas été inscrits. Ça veut dire que... Déjà, ces terrains-là n'ont pas été inscrits dans le plan comme ça a été le cas pour d'autres terrains. Même Beauharnois je vois qu'il y en avait d'inscrits, et tout ça. Vous, il n'y en a pas, là, il n'y a aucun plan.

M. Berthiaume (Sylvain) : À l'est de la 10, il n'y en a aucun.

M. Laframboise : Aucun. Et là, si vous aviez... Parce que la loi, ce qu'elle fait... Parce que vous, vous faites partie, là, quand je regarde ça, là... Dans le fond, l'article 1, ce qu'on appelle le guichet unique, vous faites partie du

guichet unique, là, tu sais, dans le fond, parce que, les deux pôles logistiques, il y en a un à Contrecoeur. Où vous n'êtes pas là, c'est dans l'article 3 pour les décrets, pour être capable de décréter...

M. Berthiaume (Sylvain) : Exactement.

M. Laframboise : ...puis l'article 7, où, là, on prend une zone agricole puis on décide que le gouvernement peut faire une zone blanche avec une zone verte puis décide d'une compensation. Là, vous, vous n'êtes pas là-dedans. Ça veut dire qu'il n'y a personne qui a négocié, discuté avec vous. Puis vous auriez peut-être... vous auriez eu besoin, vous, d'avoir des terrains qui soient aussi inscrits là-dedans, pour lesquels vous étiez prêts à regarder la compensation, et tout ça, là.

M. Berthiaume (Sylvain) : On avait déjà même soumis des cartes puis des terrains pour des besoins là-dessus, mais ça n'avait pas été retenu à l'époque.

M. Laframboise : O.K. Puis on ne vous est jamais revenu sur le processus de compensation ou quoi que ce soit, là, à l'intérieur de la MRC. C'est-u quelque chose qui est discutable, rapidement? C'est-u des choses que vous avez déjà regardées?

M. Berthiaume (Sylvain) : Nos documents sont prêts et ont déjà été soumis au MAMOT, là, il y a deux ans et demi.

M. Laframboise : O.K. Incluant la compensation possible que vous êtes capables de faire ailleurs, avec d'autres terrains qui sont inclus?

M. Handfield (François) : On pourrait faire du «fine tuning», être plus précis, là, bien entendu, se mettre à jour, mais, oui, ça pourrait se faire rapidement.

M. Laframboise : O.K. Puis ça, vous vous attendez, là, de nous, aujourd'hui... c'est le message que vous nous livrez, là, de s'asseoir avec vous, puis vous aimeriez ça avoir votre carte puis votre partie, vous autres aussi, puis votre... d'être inclus dans la compensation.

M. Berthiaume (Sylvain) : Avoir une carte ou qu'il n'y ait pas de carte pantoute, je ne sais pas c'est quoi, le meilleur modus operandi du p.l. n° 85, hein, ça... bon, là, il faut qu'il y ait des discussions là-dessus, mais il faut qu'on soit inclus.

M. Laframboise : Non, mais, comme je vous dis, c'est que, quand on le regarde... C'est ça, c'est que vous êtes déjà inclus dans la... Pour le guichet unique, vous êtes dedans.

M. Berthiaume (Sylvain) : Pour les outils d'aménagement.

M. Laframboise : Pour les outils d'aménagement, vous ne l'êtes pas, c'est ça, là, tu sais. Donc, vous, ce que vous voulez, c'est... Puis, pour ça, bien, ça prend une carte, puis ça prend aussi... Pour avoir le volet agricole, bien, il faut avoir le plan de développement de la ville en milieu agricole, et tout ça, puis ça, vous êtes capables de produire ça dans le temps qui...

Une voix : Oui.

M. Laframboise : O.K. Parfait. Vous dites que vous avez analysé ce qui se passait ailleurs, Savannah, et tout ça, puis... Je vous parle à vous, M. Berthiaume, probablement, là, oui, c'est ça. Donc, vous, vous avez regardé ça. C'est un concept, bon, qu'on parle, là, mais c'est faisable, au Québec, quand vous regardez, là, le projet de loi n° 85, puis ce que vous avez vu comme discussions, là, c'est quelque chose qui est aménageable? On peut... Le Québec peut...

M. Berthiaume (Sylvain) : Dans le Grand Montréal, le modèle de Savannah, je pense qu'il est un des modèles qui peut le mieux s'adapter, donc, au modèle, là, québécois, au modèle autour du port de Montréal, l'entrée de l'Asie, l'entrée de l'Europe. Le modèle de Savannah est un modèle qui s'adapte bien à notre réalité.

Il faut rendre des terrains disponibles pour pouvoir le faire, par contre.

M. Laframboise : Et c'est ça, là, que vous dites, c'est qu'à quelque part vous, vous faites affaire avec des entreprises qui viennent vous voir, puis là la superficie de terrain... Parce qu'on est plus sensibles ici, c'est sûr, à Vaudreuil, parce qu'eux se sont faits... il y a des entreprises sont allées à Cornwall, mais évidemment vous, vous avez peut-être des expériences d'entreprises qui ont été s'installer ailleurs qui ont été vous voir, peut-être, là, vous avez...

M. Berthiaume (Sylvain) : On en a, nous aussi. Au Québec, on a tous des expériences comme ça.

M. Laframboise : C'est ça. C'est pour ça que là-dedans, là, c'est sûr que, là, on a été plus sensibles, parce que Cornwall est plus près de Vaudreuil, et tout ça, là, donc, à quelque part... Mais il reste quand même que tout le long de la 30, là, on est...

M. Handfield (François) : ...l'effet de l'accord de libre-échange avec l'Europe, sûrement, et je le mentionnais tantôt, ça peut être une occasion puis une opportunité, pour les entreprises européennes, d'établir une tête de pont au Québec. Puis, dans ce temps-là, entre le moment où on décide, oui, on veut aménager un terrain puis le moment où on construit puis que... on peut avoir deux, trois, quatre ans. Donc, il faut se préparer en infrastructures. Il y a toutes les contraintes à gérer au niveau environnement, agricole, etc. Donc, ce temps-là est extrêmement important. Et les décisions que l'on prend en 2017, bien, vont aboutir en 2020, peut-être, là, au niveau de l'entreprise.

Donc, déjà, moi, je pense, aussi, le p.l. n° 85 aurait intérêt à s'inspirer des quatre plans de développement à venir au niveau des ZIP, parce qu'on a été subventionnés, aidés par le MESI pour réaliser des plans de développement. Il va y avoir des conclusions. Éventuellement, Sainte-Catherine en aura aussi. Donc, Valleyfield, Sorel-Tracy, Contrecoeur, Varennes, Sainte-Catherine. Montréal aussi, il y a un plan de développement. Et, en parallèle, nous, chez nous, on essaie de faire un plan de développement pour le pôle logistique.

Donc, il va y avoir cinq plans de développement dans... quatre pour les ZIP, Vaudreuil-Soulanges probablement aussi, beaucoup d'information. Vous avez six plans de développement plus celui de Montréal, un septième. C'est quoi, la concordance entre tout ça? Quelles sont les recommandations au niveau de la gouvernance, au niveau du développement, au niveau des zones franches? Je pense que, le p.l. n° 85, au moment où il est arrivé, on n'était pas dans l'amorce de ces travaux-là puis je pense que ce serait intéressant d'utiliser les conclusions de ces plans de développement là et de regarder qu'est-ce qui va en ressortir au niveau du territoire de la Montérégie.

M. Laframboise : D'ailleurs, le maire de Salaberry-de-Valleyfield nous disait que c'était peut-être... tu sais, si on veut, un genre de guichet unique, ce serait peut-être de faire vivre cette organisation-là que vous aviez puis ajouter quelques joueurs pour...

M. Handfield (François) : On se parle, oui, oui. Déjà, les ZIP, là, on a un intérêt à partager nos expériences, là, c'est sûr, puis de travailler en collaboration.

M. Laframboise : Oui, c'est ça. Puis le milieu municipal va avoir sa place, Mme la préfet, là, évidemment, là, dans tout le concept de guichet unique et tout, là.

Donc, ça va. Merci beaucoup.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. Donc, Mme Dansereau, MM. Berthiaume et Handfield, merci beaucoup de votre participation aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 15 h 39)

(Reprise à 15 h 45)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Document déposé

Et, avant de poursuivre, je vais déposer un document de la ville de Contrecoeur. En fait, c'est un exemple de pôle logistique, soit celui de Londres. Donc, le dépôt est ainsi fait.

Maintenant, je souhaite la bienvenue aux représentants de la ville de Saint-Constant. Donc, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre présentation, et par la suite il y a un échange avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien sûr, vous présenter, et par la suite vous pourrez commencer.

Ville de Saint-Constant

M. Boyer (Jean-Claude) : Merci beaucoup, M. le Président. M. le ministre, chers membres de la Commission de l'aménagement du territoire, merci beaucoup de nous accueillir aujourd'hui. De mon côté, on s'est vu ce matin pour la MRC de Roussillon. Donc, je vous reviens aujourd'hui avec un petit point important pour la ville de Saint-Constant qu'on nous a permis d'apporter aujourd'hui. Donc, je vous présente Mme Nancy Trottier, directrice générale à la ville de Saint-Constant, et M. Louis Lacroix, que vous avez eu le plaisir de rencontrer ce matin pour la MRC de Roussillon, donc, directeur du développement économique à la ville de Saint-Constant.

Donc, avant toute chose, la ville de Saint-Constant souhaite exprimer au gouvernement qu'elle appuie les principes défendus par le projet de loi, notamment les initiatives visant à établir un corridor de développement économique le long de l'autoroute 30, bien entendu, et dans les pôles logistiques, à mettre à la disposition de l'économie du Québec de nouveaux espaces à vocation industrielle notamment le long du nouveau tronçon de l'autoroute 30 et dans les pôles logistiques, à compenser chaque pied carré exclu de la zone agricole par un pied carré équivalent en zone blanche, à mettre en place un guichet unique visant à qualifier les sites industriels et à les rendre disponibles aux investisseurs dans un délai compétitif par rapport à nos concurrents nationaux et internationaux.

Le présent mémoire est un complément à celui de la MRC de Roussillon, la ville de Saint-Constant endosse les recommandations de la MRC de Roussillon qui ont été apportées ce matin dans son mémoire. En tant que territoire de

municipalité ayant le plus de nouveaux territoires consentis en zone agricole par le gouvernement du Québec au sein du p.l. n° 85, la ville de Saint-Constant souhaite, avec ce mémoire, faire des représentations spécifiques ayant pour but de bonifier la portée du projet de loi, notamment en proposant une alternative aux terrains proposés, et ce, de manière à éliminer les contraintes d'accueil, pour les entreprises, d'aménagement de site et de cohabitation avec les milieux construits environnants.

Je passe la parole, maintenant, à Mme Trottier, directrice générale.

Mme Trottier (Nancy) : Donc, la ville de Saint-Constant est située au sud-ouest de la ville de Montréal, en plein cœur de la MRC de Roussillon, la MRC de Roussillon qui est la plus peuplée au Québec. On y compte près de 28 000 habitants. L'âge médian de sa population est de 37 ans, c'est-à-dire 37,2 ans précisément, donc c'est une population très jeune.

La ville de Saint-Constant possède aussi un important patrimoine logistique, qui lui donne un avantage concurrentiel de premier ordre envers tout ce qui a trait au transport multimodal. Pour cause, la ville est stratégiquement située à l'entrée sud de la CMM, au carrefour des routes 15 et 30, entre le pont Champlain et le pont Mercier, à moins de 45 minutes du poste frontalier de Saint-Bernard-de-Lacolle, à proximité des infrastructures maritimes de Sainte-Catherine, à proximité des aéroports de Montréal et de Saint-Hubert, au carrefour des réseaux ferroviaires du CN et du CP, avec un fort potentiel d'interconnexion avec le réseau de CSXT. Cette localisation exceptionnelle la positionne avantageusement en matière d'échanges dans les axes commerciaux nord-sud et est-ouest. Qui plus est, il est important de mentionner que le parachèvement de l'autoroute 30 a augmenté l'attractivité de ce carrefour des autoroutes 15 et 30, faisant de celui-ci le carrefour des deux plus importants corridors de commerce du Québec hors de l'île de Montréal. La localisation stratégique et la dotation exceptionnelle de Saint-Constant en infrastructures de transport multimodal et de logistique accroît aussi l'attractivité de la ville pour les entreprises des secteurs de la logistique, du manufacturier et de l'agroalimentaire.

Il ne reste que 56 hectares d'espaces disponibles sans contrainte pour du développement industriel dans toute la MRC de Roussillon. Le contexte de renégociation de l'ALENA, conjugué à la signature de l'accord de libre-échange avec l'Europe, milite en faveur de mettre à la disposition des entreprises les sites les plus avantageux pour leur compétitivité sur les marchés locaux tout comme à l'exportation. En identifiant près de 110 hectares de nouveaux espaces pour les entreprises du secteur de la logistique à Saint-Constant, nous comprenons que le gouvernement du Québec reconnaît la valeur du positionnement stratégique du territoire de Saint-Constant pour l'économie du Québec. La ville ne peut que s'en réjouir.

Maintenant, on aimerait vous entretenir aussi un bref instant du développement industriel au sein de notre municipalité. Je passe la parole à Louis Lacroix, notre directeur au développement économique.

M. Boyer (Jean-Claude) : Je vais la prendre.

Mme Trottier (Nancy) : C'est bon.

• (15 h 50) •

M. Boyer (Jean-Claude) : La ville de Saint-Constant est la seule ville du secteur du carrefour des autoroutes 15 et 30, comme on l'a dit tantôt, n'ayant pas de zone industrielle. La seule activité industrielle sur notre territoire est celle de la compagnie HolcimLafarge, qui opère une cimenterie et une carrière en zone agricole. Comparativement à ses voisines immédiates, les villes de Delson et de Candiac, avec lesquelles Saint-Constant partage les mêmes avantages concurrentiels, l'activité industrielle ne contribue qu'à 2 % des revenus fiscaux de Saint-Constant, alors que c'est respectivement de 13 % et 10 % pour les deux autres villes, qui sont ainsi moins dépendantes du secteur résidentiel au plan budgétaire.

La ville de Saint-Constant avait une section de son territoire possédant une affectation industrielle de transport, donc en ligne directe avec les objectifs visés du p.l. n° 85, de 26,7 hectares sur l'autoroute 730, la A730, qui se branche à l'autoroute 30, laquelle offrait un potentiel d'expansion exceptionnel en vitrine autoroutière le long de l'autoroute 30 vers Châteauguay. Ce site était par ailleurs desservi par deux sorties d'autoroutes et facilement accessible par voie ferrée. Cette partie du territoire de Saint-Constant fait partie des terres ciblées au décret 498-2013 prévoyant leur transfert à Kahnawake, qu'il y a eu un jugement tout récemment, la semaine passée ou il y a deux semaines, faisant en sorte que les terres seront transférées à Kahnawake par le gouvernement fédéral.

Donc, parlons maintenant plus spécifiquement des enjeux du projet de loi n° 85 pour la ville de Saint-Constant et des enjeux importants que je vous mentionnais ce matin qu'on va vous parler très spécifiquement. Je passe la parole à M. Lacroix.

M. Lacroix (Louis) : Le p.l. n° 85 prévoit doter la ville de Saint-Constant de près de 110 hectares de nouveaux espaces en zone agricole pour recevoir des entreprises liées au secteur de la logistique — on les voit, elles sont cartographiées en vert sur la carte, là, avec un agrandissement. Il est toutefois essentiel d'aviser la commission que cette superficie est grevée de contraintes importantes au développement qu'il importe de tenir compte si le gouvernement souhaite mettre à profit et capitaliser sur les avantages concurrentiels de notre territoire pour y attirer des investissements et des entreprises dans l'intérêt économique du Québec.

Premièrement, au centre des 110 hectares, que l'on voit bien identifiés, se trouve une zone agricole enclavée totalisant 67,4 hectares. La configuration du site, qui finit par faire un U, limite le potentiel d'implantation d'entreprises de grandes dimensions sur de grands terrains et donc l'atteinte des objectifs poursuivis par le gouvernement à travers son projet de loi.

Si on regarde la carte suivante, on voit très bien de quelle manière. Tout ce qui est en rouge, ce sont les terrains qui sont identifiés au projet de loi. En vert, ce sont des terrains qui sont maintenus en culture. Et, pour l'anecdote, la

terre qui est au centre... Il y a trois terres qui sont l'une à côté de l'autre, au centre, qui sont en culture, puis celle du milieu est à vendre en ce moment. Donc, dans ce contexte-là, ce que je peux vous dire, c'est qu'au prix demandé ça démontre que l'avenir de l'agriculture sur ce territoire-là est véritablement menacé, là, à tout jamais de par la situation et de par l'enclavement, de par les réseaux ferroviaires présents et la vocation.

Deuxièmement, le fait de maintenir cette zone agricole entraîne des difficultés d'aménagement qui affectent la compétitivité du site dans son ensemble pour accueillir des entreprises. La construction du réseau de transport interne du site de même que le déploiement des infrastructures d'utilité publique sont considérablement affectés.

Troisièmement, le site proposé au projet de loi n° 85 s'insère au nord et à l'ouest dans un cadre bâti existant, que l'on voit assez bien ici, là, donc, au nord et à l'ouest, donc c'est entièrement construit, soulevant la question de la cohabitation harmonieuse des usages.

Dans le cadre d'une saine pratique de la gouvernance de proximité, la ville de Saint-Constant a choisi de tenir deux rencontres d'information avec les citoyens des quartiers limitrophes au site identifié au projet de loi. Ces deux rencontres ont été organisées le 9 mars et le 20 avril dernier, auxquelles plus d'une cinquantaine de résidents ont participé. Les citoyens ont exprimé leurs craintes à l'égard d'une baisse de leur qualité de vie, d'un changement radical de leur contexte d'habitation et d'une baisse de la valeur de leurs habitations. La ville a entendu les commentaires et a fait sienne la demande de ces citoyens d'identifier un site alternatif pour y localiser des entreprises du secteur de la logistique. Il est à noter que la nécessité d'avoir une zone à vocation industrielle à Saint-Constant n'est aucunement remise en question par les citoyens des secteurs limitrophes, seule la localisation est remise en question.

Par conséquent, compte tenu des trois contraintes évoquées précédemment, la ville de Saint-Constant a identifié un site alternatif pour le développement d'une zone industrielle, profitant du même contexte géostratégique qu'on a énuméré plus tôt et compétitif que le site actuel. Ce site est situé au sud de l'autoroute 30, entre la rue Saint-Pierre et le chemin de la Petite-Côte. Il est donc, en fait, ici, situé... c'est un effet miroir, si on veut, au sud. Donc, la rue Saint-Pierre et le chemin de la Petite-Côte, si vous suivez sur la carte, donc, c'est le terrain qui est en rouge. Ce site de 167 hectares est des plus cohérents et accessibles pour le développement économique du Québec. Il est déjà, pour 94 hectares — donc pour plus de la moitié, là, presque deux tiers — utilisé à des fins autres qu'agricoles par la présence de la cimenterie HolcimLafarge, qui y entpose ses résidus d'extraction. Le reste du terrain, soit 73 hectares, est cultivé par quatre producteurs agricoles. Ce site alternatif permet l'aménagement d'une sortie d'autoroute comme elle est déjà planifiée, identifiée au schéma d'aménagement de la MRC, est accessible au plan ferroviaire parce que l'accès avec le CN, le CP est maintenu, et le potentiel d'interconnexion avec le CSX, sur lequel on travaille, est aussi conservé, permettant ainsi de garder la vocation multimodale du site de Saint-Constant. Nous demandons ainsi à la commission de retenir la proposition de la ville de Saint-Constant.

Nous aimerions maintenant revenir sur certaines demandes formulées ce matin par la MRC à la commission et qui ont un fort écho pour nous, d'abord que les sites identifiés au projet de loi soient offerts aux entreprises selon leurs besoins et non l'ordre de priorité prévu à la section III, à l'article 6, où on dit : D'abord, les sites en zone industrielle, ensuite... etc., jusqu'aux terres de moins bonne qualité. On préférerait, si l'objectif, c'est vraiment de répondre aux besoins des entreprises, que ce portefeuille soit disponible en partant et que les entreprises puissent bénéficier des avantages liés à ces sites-là dans leur ensemble; que les sites proposés par le gouvernement puissent accueillir des entreprises autres que du secteur de la logistique, notamment dans le secteur manufacturier et du tertiaire moteur. On a vu avec l'exemple de la SAQ que l'arrivée d'un entrepôt amène souvent ensuite des laboratoires d'analyse, qui ensuite amènent peut-être d'autres activités connexes qui sont importantes, et c'est là que la valeur ajoutée de la logistique s'exprime. Tel que proposé dans l'étude commandée, d'ailleurs, par le ministère de l'Économie au Groupe CAI, il y avait quand même des pistes intéressantes à regarder, dont on n'a pas eu tout le fin fond du document, mais déjà le résumé était intéressant. Et qu'un décret du gouvernement pris en vertu de la future loi n° 85 puisse s'appliquer à la création d'une zone d'activité autour d'un secteur économique donné. Ça, ça fait référence à la section III, article 5, où on donne vraiment plus l'impression que c'est un décret par entreprise, alors qu'une entreprise pourrait peut-être être, justement, une entreprise de gestion et de développement d'une zone industrielle à vocation spécifique, donc avoir une planification plus intégrée et profiter des synergies entre les entreprises.

À titre d'exemple, la ville a travaillé à l'identification d'un projet d'envergure dans le secteur agroalimentaire traduisant de manière concrète la vocation logistique et manufacturière possible du futur site de Saint-Constant. Il s'agit du pôle agroalimentaire multifonctionnel de la Montérégie. Alors, on pourra éventuellement vous en parler plus en détail.

Nous vous demandons ainsi que les sites identifiés au p.l. n° 85 soient rendus disponibles aux entreprises selon leurs besoins, que plus de souplesse soit introduite au projet de loi quant aux secteurs admissibles et qu'un projet de parc industriel soit admissible.

M. Boyer (Jean-Claude) : Donc, en conclusion, la ville de Saint-Constant appuie l'initiative gouvernementale et se réjouit de la reconnaissance qui est faite des qualités de son territoire pour atteindre les objectifs du projet de loi n° 85 et ainsi soutenir le développement économique du Québec. La ville de Saint-Constant tient à remercier la Commission de l'aménagement du territoire et ses membres de lui avoir permis de se faire entendre.

Pour faire écho aux propos de la MRC de Roussillon, je vais terminer encore avec la même citation que ce matin : L'avenir ne se prévoit pas, il se prépare. Pour nous aussi, l'avenir, c'est maintenant. Je voulais juste être cohérent avec ce que j'ai dit ce matin.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Vous avez un crédit de plus de trois minutes, M. le ministre, donc il vous reste à peu près 12 min 30 s à votre disposition.

M. Coiteux : À peu près 12 min 30 s. Alors, merci à nouveau, là. Tout à l'heure, on a fait un combo MRC-ville; là, ici, on l'a détaillé. Mais vous avez des points de vue qui sont quand même un peu différents ici.

Simplement parce que... Dans la proposition initiale de terrain, quelle avait été votre implication à l'époque? Vous aviez fourni des terrains disponibles? Comment ça s'était... Comment les échanges s'étaient faits avec le ministère?

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, je vais commencer rapidement puis je vais te le transférer, Louis, par la suite, parce que c'est toi qui a travaillé le projet de longue haleine au niveau de la MRC de Roussillon. Le projet est parti avec le pôle logistique au niveau de l'intersection 15-30, et puis M. Lacroix a travaillé là-dessus quand il était au CLD dans notre région, il avait monté tout un projet, et c'est parti de là. Louis, je te laisse continuer, si tu veux.

• (16 heures) •

M. Lacroix (Louis) : En fait, un peu à l'image de la présentation qui vient d'être faite, on a d'abord et avant tout travaillé sur les qualités du territoire pour établir un pôle de développement économique. L'intermodalité puis les secteurs... le fait d'avoir un réseau ferroviaire présent... enfin, deux presque et demi avec la présence CSX, qui n'est pas achevée, mais le croisement de l'autoroute 30 et 15 a vite amené à déterminer ce secteur-là parce qu'au Québec il y a peu de secteurs où on peut se permettre, enfin, où on peut prétendre avoir un carrefour aussi important de corridors de commerce, hein, que ce soit vers les États-Unis ou est-ouest à travers le pays. Donc, dans ce contexte-là, on avait identifié un certain nombre de terrains et soumis une quantité beaucoup plus importante de terrains, d'ailleurs, et ces terrains-là avaient été soumis au gouvernement de manière à les informer d'où ce serait logique de faire du développement. C'est essentiellement la façon...

M. Coiteux : Le terrain qui nous est présenté maintenant, que vous nous présentez maintenant, est-ce qu'il avait été soumis, celui-là?

M. Lacroix (Louis) : Ce terrain-là n'avait pas été soumis à cette époque-là. C'est nouvellement, dans l'approfondissement de l'acceptabilité sociale de certains secteurs, que, là, on a pris le pouls de la population à l'effet que la problématique de mitigation, de la cohabitation des usages était importante. Mais ce que nous avions demandé, par contre, c'est que la totalité du site au nord soit prise en considération et non pas avec, de toute façon...

M. Coiteux : ...un U.

M. Lacroix (Louis) : Un U, effectivement, à cette époque-là. Donc, il y a deux choses. Il y a la configuration de ce qui a été proposé, et qui est probablement issu de critères que le gouvernement a appliqués, mais... C'est certain que le site dans son ensemble, avec l'intérieur, a une cohérence, mais, dans la perspective d'une cohabitation avec les milieux environnants... La ville de Delson nous l'avait déjà signifié à l'époque où j'étais au CLD, à la MRC, qu'il y avait des préoccupations importantes par rapport au nord, et nos propres citoyens nous l'ont communiqué par la suite aussi, dans cette perspective de diffuser l'information sur le projet de loi.

M. Boyer (Jean-Claude) : De là notre réflexion, de dire : Mais est-ce qu'on pourrait, à Saint-Constant, trouver une autre alternative? On s'est penchés un peu là-dessus, on a travaillé sur ce dossier-là, parce que, je pense, la préoccupation est extrêmement importante au niveau des citoyens de ce secteur-là, puis là on a regardé un peu le territoire, puis c'est ce qu'on vous propose aujourd'hui. On trouve que c'est une alternative qui est intéressante, qui est aussi intéressante, qui est près de la 15 et toujours sur la 30 et puis où une possibilité d'une sortie est possible aussi. Donc, c'est pour ça qu'on vous présente ça aujourd'hui. C'est l'enjeu le plus important, présentement, au niveau de ce qui a été proposé.

M. Coiteux : Oui, mais la surface en zone agricole est plus importante dans celui-là.

Des voix : ...

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, vas-y, vas-y. Mais tu peux le montrer.

M. Lacroix (Louis) : Regardez, la superficie enclavée, en fait, c'est parce que le site en haut n'a pas de sens s'il n'a pas le centre. Donc, si on prend le total du site qui est au nord de la 30, ça fait 177 hectares, et le site alternatif qu'on vous propose, au sud, a 167 hectares. Donc, c'est à toutes fins pratiques le même volume, considérant...

M. Boyer (Jean-Claude) : Au niveau agricole aussi.

M. Lacroix (Louis) : Et au niveau agricole également.

M. Boyer (Jean-Claude) : Exactement. Donc, c'était là un petit peu notre réflexion, tu sais, on voulait rester dans les mêmes paramètres et dans les mêmes ordres de grandeur, et faire en sorte que, bon, on trouve une façon de faire en sorte que ce tronçon-là soit développé de façon cohérente et structurante pour la ville, la MRC et le Québec, et faire en sorte que les citoyens puissent, eux autres, trouver aussi leur compte là-dedans, bien entendu, au niveau de la cohabitation.

Mme Trottier (Nancy) : C'est important aussi que ça donne des terrains à prix concurrentiel. Vous comprenez que, si on développe un terrain en U, comme vous l'avez dit, desservir ça, au niveau des infrastructures et tout, là, en U,

en semi-spirale, je veux dire, ce n'est pas... Ça se fait, tout est possible, on peut faire ce qu'on veut, sauf qu'à quel prix de revient ces terrains-là vont se revendre par la suite? Je veux dire, les gens qui veulent s'établir dans notre région veulent le faire... oui, ils veulent des terrains, oui, tant mieux si on peut avoir des grands terrains à leur proposer, mais encore faut-il que les infrastructures, tu sais, ne fassent pas exploser les prix de ces terrains-là une fois qu'ils vont être prêts à être développés non plus, là.

M. Lacroix (Louis) : Si vous regardez... Je vous inviterais... Je ne veux pas... Juste à regarder la carte, on a fait un projet d'implantation, la zone qui est... je ne sais pas si le visuel est assez clair pour vous, mais en plein centre on a mis en trame — de toute façon vous l'avez dans le document — l'espace qui est conservé en culture, puis vous regardez les types de bâtiments qu'on peut implanter. Puis, comme l'objectif, c'est d'avoir des terrains de grandes dimensions pour des bâtiments de grandes dimensions liés aux secteurs identifiés, la possibilité optimale d'implantation est... enfin, on n'atteint pas l'objectif. C'est juste ça. Et, comme l'objectif, c'est de l'atteindre, la finalité du projet de loi, c'est surtout la démonstration qu'on voulait faire à ce chapitre.

Mme Trotter (Nancy) : Si on se compare aussi aux pôles existants le long de la 401 ou ailleurs aux États-Unis qui se sont développés à des fins industrielles, si on magasine sur Internet tout simplement, là, les espaces qui sont disponibles un peu partout, je veux dire, on voit que les modèles de développement ne ressemblent pas du tout à ce qui nous est proposé aussi dans ce pôle-là. Donc, si on veut être compétitifs, si on veut être concurrentiels... Oui, c'est sûr qu'on a des contraintes au niveau des milieux humides, au niveau de la zone agricole et tout, mais, si on veut faire du corridor de l'autoroute 30 un corridor économique qui est vraiment compétitif, qui répond vraiment à nos attentes, encore faut-il que les parcelles qui sont concédées soient compétitives aussi avec ce qui se fait ailleurs, dans le fond, là où les entreprises partent. Donc, c'est ça.

M. Coiteux : Dites-moi, concernant le mécanisme de compensation lorsqu'on utilise des terres agricoles, qu'on utiliserait des terres agricoles, est-ce que vous avez quelque chose à nous dire là-dessus, là, un message? Trouvez-vous que le mécanisme va fonctionner bien, dans votre cas à vous? Est-ce que vous avez des recommandations à faire à cet effet?

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, le message, c'est le même que j'ai passé ce matin. Je pense qu'il y a des territoires qui ont à offrir ces compensations-là. Et, dans la mesure où ces territoires-là sont consultés puis qu'ils peuvent se servir d'abord, qu'il y a encore de la compensation à faire, bien, c'est un peu ça... Parce que nous, présentement, à Saint-Constant, on n'a pas de compensation vraiment à donner. Dans la MRC de Roussillon, c'est un peu la même problématique. Donc, vraiment, il faut que ce projet structurant là de développement du corridor de la 30 et des pôles logistiques soit vu dans un ensemble et qu'on puisse le travailler ensemble, avec tous les intervenants. Et, dans cet ensemble-là, il y en a qui ont des possibilités de donner des territoires qui sont en zone blanche, en zone agricole pour faire la compensation.

Quand je parlais, tout à l'heure, du un pour un, finalement, donc, c'est un peu ce que je peux vous dire aujourd'hui. J'aimerais vous dire autre chose, que Saint-Constant a à offrir du un pour un, mais je ne peux pas vous le dire parce que ce n'est pas ça. Donc, je suis très, très transparent. Puis c'est comme ça que ça se passe. Mais je pense que le but du projet de loi, c'est de voir ça dans son ensemble pour la région, la Montérégie et le Québec. On veut que ce tronçon-là qui a été fait, qui est la 30, puisse servir aussi au développement économique sur sa longueur. Puis je pense qu'on l'a entendu toute la journée, hein, avec les superprésentations qui ont été faites. Et puis moi, je me joins à tous mes collègues qui ont fait ces présentations-là. Je pense qu'il y a un besoin immense. Il faut que ce soit bien fait, ce soit bien structuré. Puis nous, bien entendu, bien, on a besoin de compensations pour pouvoir aller dans cette direction-là, puis ce serait vraiment... ce serait plate que la MRC de Roussillon soit pénalisée là-dedans parce qu'elle n'a pas de territoires à donner en retour, au niveau de la compensation, parce qu'il y a un territoire immense qui est placé aux intersections de la 15-30, puis je pense que, si on voit ça dans son ensemble, au niveau du territoire global... bien, je pense qu'on peut trouver quelque chose de très structurant pour la région, encore une fois. Là, je parle de la ville de Saint-Constant, mais ça va plus loin que la ville de Saint-Constant, c'est régional, c'est Montérégie puis c'est le Québec qui va en bénéficier, bien entendu.

C'est ce que je peux dire là-dessus. Si vous voulez rajouter quelque chose, génez-vous pas, là, les amis.

M. Coiteux : J'ai combien de temps encore?

Le Président (M. Auger) : 3 min 30 s.

M. Coiteux : J'ai 3 min 30 s. Je ne sais pas si... O.K. Je vais vous poser une question que j'ai posée à d'autres. Parce que c'est quand même un large corridor, là, ça part de Sorel-Tracy puis ça se rend jusqu'à Vaudreuil-Soulanges. Évidemment, il y a des réalités qui sont communes et puis il y a des réalités qui sont différentes. Et il y a des demandes qui nous sont adressées aujourd'hui que les mêmes outils s'appliquent partout le long du corridor. Il y a des questions qui sont posées à tout le monde à savoir la complémentarité. Il y a de la place pour plusieurs projets. De votre point de vue, est-ce qu'on devrait appliquer les mêmes outils sur l'ensemble du territoire? Est-ce que c'est quelque chose qui vous apparaît souhaitable?

Une voix : Vas-y...

M. Lacroix (Louis) : Oui. Je pense que l'enjeu principal pour ce qui est... Je reviens avec la notion... Il faut qu'à la limite le Québec se dote d'un portefeuille de produits, de terrains disponibles pour accueillir les entreprises.

À partir de ce principe-là, on a bien vu que ce qui est important, c'est de rendre, à la limite, ces terrains-là le plus... les accréditer, les certifier, les rendre... vraiment, au niveau des milieux humides, s'il y en a, bien, ils ont déjà été analysés, ils ont déjà été traités au niveau de la contamination, au niveau du zonage, etc.; que, dans le fond, quand on a ces produits-là, puis ils sont disponibles au libre choix des entreprises, ensuite, en fonction de leurs besoins... bien, que ce soit ça, l'objectif premier de ce projet-là et surtout du guichet unique. Ensuite, effectivement, il faut atterrir ça sur un terrain qui, lui, est sur un territoire de municipalité, peu importe laquelle, et là les outils pour desservir ces terrains-là doivent arriver, mais il faut rendre avant tout ces terrains-là, dans le fond, accrédités pour recevoir des entreprises. Ça, je dirais que c'est... Puis ça, c'est valable pour tout le monde tout le long du corridor, pas juste pour les nouveaux espaces mais également pour ceux qui en ont d'autres.

• (16 h 10) •

Mme Trottier (Nancy) : Sauf qu'en même temps, si je peux me permettre, Louis, les réalités des régions ou des MRC le long du corridor de l'autoroute 30 ne sont pas tout à fait les mêmes selon où on se situe. Nous, dans notre coin, comme les porte-parole de la MRC, ce matin, l'ont mentionné, la MRC de Roussillon comme la MRC des Jardins-de-Napierville, à côté, c'est les jardins du Québec, on est très forts en culture maraîchère, je veux dire, les Vegpro de ce monde sont les plus grands exportateurs de fruits et légumes au Canada — je ne sais pas si c'est juste de légumes ou des fruits et légumes. Et nous, chez nous, on a le plus gros exportateur de brocoli qui est situé à Saint-Constant. C'est des entreprises qui ont besoin de pouvoir avoir accès à des industries logistiques cohérentes et structurantes. Plutôt que d'envoyer leur stock au marché central pour après ça le distribuer aux quatre coins de l'Amérique du Nord — c'est un peu ridicule — on pourrait avoir ça dans notre cour, chez nous, de manière beaucoup plus efficace, de manière beaucoup plus cohérente, de manière à créer de la richesse aussi localement, dans notre région, le long de l'autoroute 30, désengorger aussi la ville de Montréal, qui franchement... Les routes sont bien assez engorgées comme ça avec les chantiers de construction puis avec les gens qui vont travailler au centre-ville, point, ils n'ont pas besoin d'avoir des camions de transit qui circulent là.

Je pense que les réalités devraient être prises en compte selon le type d'économie qui se situe d'un bout à l'autre de l'autoroute 30. C'est sûr que, dans le coin de Contrecoeur, je ne pense pas... je n'ai jamais entendu parler qu'il y avait une industrie maraîchère, là, très forte, mais chez nous c'est le cas. Mais...

Le Président (M. Auger) : Merci. Désolé, on doit poursuivre avec l'opposition officielle.

Une voix : ...

Le Président (M. Auger) : Bien, il va peut-être vous laisser... Oui. Et voilà. Allez-y.

Mme Trottier (Nancy) : Aussi, quand Louis vous parle de rendre les terrains accessibles, juste les contraintes qui sont imposées par les demandes de certificat d'autorisation au ministère de l'Environnement pour... tu sais, c'est des contraintes qui sont quand même importantes, qui alourdissent beaucoup les processus. Si on peut effectivement rendre des terrains de bonnes dimensions disponibles puis s'assurer que toutes les démarches sont faites au préalable pour que ces terrains-là aient carte blanche au développement parce qu'ils sont... au niveau de la Commission de protection du territoire agricole, c'est beau, au niveau du ministère de l'Environnement tout est sous contrôle, pour qu'après ça les gens aient le choix d'un portefeuille de terrains tout le long de l'autoroute 30, ils pourraient aller s'installer là où ils le jugent le plus à propos. Nous, après ça, c'est aux régions peut-être à se spécialiser selon l'offre qu'elles peuvent donner aux investisseurs potentiels, là.

Le Président (M. Auger) : Merci. Donc, M. le député de Sanguinet. 8 min 45 s.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Mme Trottier, M. Boyer, M. Lacroix, je vous salue.

Si on regarde les terrains, on a parlé d'acceptabilité sociale, là, qui est problématique, bon, ça, je pense qu'on en a parlé tantôt; par rapport au fait aussi que vous n'auriez pas la gestion autonome des terrains, l'histoire d'avoir une bande. Si jamais c'était ce terrain-là qui était donné à Saint-Constant, il faudrait s'assurer d'avoir une bande...

Une voix : ...

M. Therrien : Exactement. Donc, ça, ce serait une demande, j'imagine, que vous feriez si vous aviez ce terrain-là.

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui.

M. Therrien : Est-ce qu'on peut remettre le...

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui, remets-le, Louis, s'il te plaît.

M. Lacroix (Louis) : Lequel?

M. Therrien : Celui que vous aviez là.

M. Boyer (Jean-Claude) : Non, l'autre.

M. Therrien : Celui-là, oui.

Autre chose. Dans l'acceptabilité sociale, il faut considérer qu'il y aura plus de trafic des... dû au fait qu'il va y avoir des industries, du transport. Est-ce que vous pouvez montrer, les sorties de la 30 que vous avez accès à partir de ces terrains-là, elles sont où, les sorties?

M. Boyer (Jean-Claude) : Présentement, il n'y en a aucune.

M. Therrien : C'est ça que je voulais comme réponse.

M. Boyer (Jean-Claude) : Il n'y en a aucune.

M. Therrien : Il n'y en a aucune.

M. Boyer (Jean-Claude) : C'est une question facile, quand même.

M. Therrien : O.K. Donc, ça, donc, pour qu'on puisse améliorer l'acceptabilité sociale, ça va prendre une sortie. Pourriez-vous montrer rapidement où est-ce que vous verrez la sortie pour qu'on puisse avoir l'irrigation des camions vers les autoroutes, là?

M. Boyer (Jean-Claude) : Exact.

M. Lacroix (Louis) : En fait, la sortie au schéma d'aménagement de la MRC est identifiée mais de façon très préliminaire aux alentours de ce secteur-ci, à Saint-Constant...

Une voix : Près du chemin de la Petite-Côte.

M. Lacroix (Louis) : ...près du chemin de la Petite-Côte, à côté de l'intersection ferroviaire.

M. Therrien : O.K., ce serait là. Donc, ça réglerait en partie le problème de circulation lié aux camions qui... O.K.

M. Lacroix (Louis) : Oui, c'est certain. Pour avoir accès à ce site-là en ce moment, il faut y aller par la 132 puis par le réseau interne des villes.

M. Boyer (Jean-Claude) : Puis par la même occasion, bien, ça aiderait aussi le parc industriel de Delson, où les camions pourraient sortir là au lieu de sortir par l'autre côté pour aller prendre la 132.

M. Therrien : O.K. Carrefour 15-30, on a vu que... Depuis qu'on a réalisé ce carrefour-là, avec le fait que la 30, là, elle continue jusqu'à Vaudreuil, est-ce que vous avez des demandes, il y a des gens qui vous ont approchés, justement, pour qu'on puisse avoir accès à ce terrain fertile éventuellement pour l'industrie? Parce que, comme vous l'avez mentionné, c'est un carrefour quand même important. Est-ce que vous avez senti qu'il y avait vraiment des entreprises, là, qui vous avaient approchés pour justement s'installer chez vous, plus qu'avant?

M. Lacroix (Louis) : Ce que je peux vous dire, c'est que c'est certain que la ville de Saint-Constant n'a pas de parc industriel, donc il n'y a pas de réflexe naturel d'investisseurs à appeler. Ils vont appeler surtout à Delson, voir : Est-ce qu'il vous reste du terrain dans votre parc industriel?

La beauté, c'est qu'avant de joindre Saint-Constant j'étais au niveau régional et je recevais les demandes des courtiers spécialisés, puis des fois directement de Montréal International ou d'Investissement Québec, et ce qui était assez... et on avait une forte demande pour des espaces de grandes dimensions, oui, localisés le long... entre Châteauguay et la jonction du 15-30, et effectivement l'offre était extrêmement limitée, si ce n'est quasiment inexistante. C'est que, dans les 56 hectares disponibles sans contrainte, ils sont essaimés sur six parcs industriels, donc les lots sont... Des lots de 1 million de pieds carrés, là, il y en a peut-être un sur le territoire, là, ça fait que...

Alors, ce qu'il est important de mentionner, c'est que les gens cherchaient beaucoup... c'étaient surtout des entreprises dans le secteur manufacturier puis dans le secteur de... bien, premièrement, le secteur de la logistique, transport; deuxièmement, le secteur manufacturier, dans le secteur agroalimentaire, au sein du secteur manufacturier. C'était vraiment... Les demandes étaient vraiment orientées vers ces secteurs-là. Ce qui était très, très attractif, c'est le côté multimodal. On n'est pas du tout dans le même secteur que Les Cèdres ou que Contrecoeur, qui sont vraiment plus dans le conteneur, la marchandise conteneurisée, dans l'intermodal. Nous, on est plus une offre multimodale. Et notre marché, parce qu'on a cette chance d'avoir quasiment des marchés plus spécialisés selon où on est placés, on est la porte d'entrée sud de l'agglomération de Montréal, ce qui est très important, parce que tout ce qui transite... Notre principal port d'entrée de marchandise par camion, c'est Saint-Bernard-de-Lacolle, notamment... énormément au niveau agroalimentaire, si on regarde les statistiques, et ça transite tout par la jonction de la 15 et de la 30 avant d'aller vers l'est du Québec, ou vers l'Ontario, ou vers Montréal. Donc, c'est un carrefour, c'est une porte naturelle, au même titre que peut l'être le port de Montréal pour tout ce qui est l'Europe et le bassin méditerranéen ou que Les Cèdres peut l'être pour tout ce qui arrive de l'Asie via les ports de la côte Ouest.

Donc, on a cette chance, à Montréal et au Québec, de pouvoir avoir cette complémentarité et d'infrastructures et de marchés à offrir. Puis, les entreprises, une entreprise qui tantôt veut exporter aux États-Unis, un tiers, un tiers, un tiers, vers l'Europe, l'autre tiers sur le reste du continent peut avoir beaucoup plus à trouver sur ce territoire-là qu'être uniquement... plus à distance sur un autre site. Donc, il y a des avantages de cette façon-là.

M. Therrien : Puis il y a aussi le réseau ferroviaire qui est bien garni, je pense, vous en avez parlé.

M. Lacroix (Louis) : Oui, le CN, le CP. Et on travaillé à l'époque à un projet qui visait à reconnecter le CSX par le biais d'une ancienne emprise délaissée par le CN qui appartient maintenant au MTQ, et qui permettrait, de cette façon-là, de connecter éventuellement — et là il faudra voir avec les parties concernées — bien, le CSX au réseau métropolitain et se rendre éventuellement jusqu'à offrir une desserte de Contrecoeur ou de l'île de Montréal. Mais ce qui est intéressant, c'est cette possibilité qu'offre ce site-là pour l'implantation d'entreprises.

Le Président (M. Auger) : Deux minutes.

M. Therrien : La première mouture vous donnait des terres à exploiter sur le bord de Kahnawake. C'est ce qu'on avait.

M. Boyer (Jean-Claude) : Au niveau de la 730, exactement ça.

M. Therrien : Oui. C'est quoi, la grandeur?

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, la première mouture... pas la première mouture, mais on avait des terres industrielles du côté de la 730, effectivement.

M. Therrien : O.K. C'était combien d'hectares?

M. Lacroix (Louis) : C'était 27,4 hectares, si je me souviens bien.

M. Therrien : 27,4 hectares.

M. Lacroix (Louis) : Zoné industriel de transport. Avec un accès facile avec le CP qui va à Sainte-Catherine.

M. Therrien : Et ça, vous avez perdu ça récemment aux mains... à cause d'un décret qui a été...

Mme Trottier (Nancy) : ...Kahnawake.

M. Therrien : Donc, vous avez perdu...

M. Lacroix (Louis) : C'est le décret que les villes contestaient, puis on a eu la Cour supérieure qui a tranché pour dire que, bon, ces terrains-là et ces terres, du côté de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Châteauguay et Saint-Isidore, ont été cédés au gouvernement fédéral, puis lui, il devrait les recéder à Kahnawake.

M. Therrien : C'est ça. Donc, vous vous trouvez à avoir perdu 27,4 hectares de terres qui auraient été utilisables... industrielles suite à, justement, la décision du gouvernement du Québec de donner, de rétrocéder ces terres-là à Kahnawake. C'est bien ça, hein?

M. Boyer (Jean-Claude) : O.K. Comment qu'il me reste de temps?

Le Président (M. Auger) : Une minute.

• (16 h 20) •

M. Therrien : O.K. J'ai bien aimé l'intervention de Mme Trottier par rapport au développement économique. On l'a entendu à quelques reprises avec la MRC de Roussillon aussi, là. C'est un incontournable. C'est un levier de développement économique qui nous est proposé... ou qui vous est proposé, qui fait en sorte, justement, qu'on puisse faire augmenter ou en tout cas améliorer le sort des agriculteurs qui sont dans notre coin, puis qu'ils puissent avoir moins de dépendance par rapport au réseau, entre autres le marché central, puis qu'ils puissent exploiter ce secteur d'activité là et puis faire en sorte qu'il y ait une plus-value à leur production. Moi, ça, je trouve que vous avez bien soulevé ce point-là, il était très important. Et ce que vous proposez, c'est justement l'enrichissement collectif à partir de ce pôle de développement. Et c'est sûr que vous allez avoir mon soutien pour qu'on puisse réaliser cet objectif-là.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Et on est chanceux parce qu'on a un gentil monsieur intelligent qui est de l'autre côté et qui a sûrement pris de bonnes notes avec sa collègue.

Le Président (M. Auger) : Un gentil monsieur. Merci beaucoup, M. le député de Sanguinet. M. le député de Blainville, pour les six prochaines minutes et 30 secondes.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. M. Boyer, Mme Trottier, M. Lacroix, merci encore une fois d'être parmi nous.

Moi, évidemment, je vais me concentrer, avec les minutes que j'ai, sur le terrain. Évidemment, là, c'est vrai qu'en fait de superficie... D'abord, premièrement, le terrain qui était proposé, en U, avec les zones tampons qu'il faut mettre, et tout ça, là, vous perdez du terrain. Je ne pense pas que le but du ministre, là, c'était, quand il dit qu'il veut passer outre aux réglementations municipales, de ne pas mettre de zone tampon, parce que, là, évidemment, les citoyens, là, tu sais, ça prend...

M. Boyer (Jean-Claude) : Non. Ça, c'est sûr.

M. Laframboise : Même lui, s'il voulait l'imposer, là, il y aurait un problème, là.

M. Boyer (Jean-Claude) : Ça ne marchera pas.

M. Laframboise : Là, évidemment... Revenez à votre...

M. Boyer (Jean-Claude) : Juste la carte?

M. Laframboise : La carte précédente.

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui.

M. Laframboise : Évidemment, dans la nouvelle zone qui est en rouge, là, là-dessus, ce n'est pas tout cultivé, là, Lafarge en prend une bonne partie, là. Parce qu'au point de vue de terrains agricoles, là, c'est à peu près pareil.

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui, c'est pas mal semblable.

M. Laframboise : C'est ça. Parce que, là, Lafarge utilise quoi? Ça? Puis là Lafarge, eux...

M. Lacroix (Louis) : Lafarge utilise toute cette section-là, ici, pour faire du dépôt d'extraction.

M. Laframboise : C'est ça, là. Eux autres, ils ont probablement déjà un droit acquis. Ils peuvent-ils agrandir? Ils ont un droit acquis, hein, industriel. Oui, c'est vrai que le droit acquis, c'est... Oui, ils ont plus que ça, eux autres. Mais, par contre, leur droit acquis d'utilisation non agricole, ils ont-ils des... Parce que vous, vous allez l'inclure, là. Donc, Lafarge, eux, veulent-ils agrandir? Ils ont-ils des projets d'expansion? Ils ont des projets d'expansion en même temps, eux, Lafarge?

Mme Trottier (Nancy) : Bien, ce n'est pas...

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, vas-y.

M. Lacroix (Louis) : L'extraction se poursuit dans la zone complètement adjacente à l'autoroute 15, donc vraiment la section est ici. Et puis c'est certain que, bon, au fur et à mesure qu'ils avancent, il y a des capacités résiduelles pour réabsorber du mort-terrain, là, comme on appelle. Mais l'expansion est ici.

M. Laframboise : Mais, dans le rouge, là, le blanc qu'il y a en dessous, que je vois, là, c'est Lafarge, là, c'est...

M. Lacroix (Louis) : Ça, ici, c'est aussi une carrière, et ici c'est simplement des dépôts, au même titre qu'ils en avaient faits ici, et que le gouvernement a décidé par décret de passer l'autoroute 30 là. Donc, on est dans la même logique de réflexion. Donc, ils ont passé ici, ils ont compensé...

M. Laframboise : Puis ils vont conserver ce droit de mettre des dépôts là parce qu'il faut qu'ils mettent leurs dépôts à quelque part.

M. Lacroix (Louis) : Mais c'est du terrain qui n'est pas cultivable. Donc, l'idée, c'est de l'utiliser à des fins d'établir...

M. Boyer (Jean-Claude) : ...une zone industrielle et d'établir...

M. Lacroix (Louis) : Effectivement.

M. Laframboise : Puis ça, Lafarge est d'accord avec ça? Probablement que vous leur avez parlé, là.

M. Lacroix (Louis) : Non.

M. Laframboise : Vous ne leur avez pas parlé?

M. Lacroix (Louis) : Non.

M. Laframboise : O.K. Non, c'est bon, c'est juste pour savoir, là. Parce qu'évidemment, là, par rapport à ça, moi, en tout cas, au point de vue... En tout cas, je vous parle géomatiquement, là. Je vous dirais qu'au point de vue aménagement de territoire c'est un endroit qui est plus propice.

M. Boyer (Jean-Claude) : C'est plus facile que l'autre.

M. Laframboise : C'est plus facile.

Mme Trottier (Nancy) : Nous, ce à quoi on rêve, là, c'est d'avoir une espèce de version montréalaise du marché de Rungis en banlieue de Paris. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de croiser cet endroit-là, mais vous pouvez googler sur Internet Rungis, R-u-n-g-i-s, là. C'est un marché, dans le fond, qui se trouve à être une version améliorée du marché central de Montréal, avec, tu sais, de la transformation de produits sur place, et tout. Donc, on pense que ça se positionnerait très, très bien au coeur de notre région puis ça répondrait très, très bien aux besoins à la fois des entreprises agricoles et du réseau de distribution logistique. On pense que ce serait tout naturel et tout, tu sais... très, très cohérent d'implanter une version montréalaise de cette formule-là, finalement, ici. Donc, si jamais vous avez l'occasion d'aller googler, vous pourriez voir un peu ce qu'il en est.

Une voix : C'est intéressant.

M. Laframboise : Non, mais... non, et l'intérêt est là par rapport à... Évidemment, quand vous voulez ouvrir un petit peu plus... Moi, j'aime mieux qu'on retravaille la définition de pôle... de la logistique, qu'est-ce qu'on peut faire avec, que d'ouvrir, parce qu'évidemment, là, si vous me parlez comme... Moi, je suis député de Blainville, là. Moi, je n'en ai pas, de terrain de 1 million, là, comprenez-vous, puis j'en rêve, là.

M. Boyer (Jean-Claude) : Exactement.

M. Laframboise : Il y en a, des terres, là, autour, là, qui sont cultivées, puis des fois elles ne le sont pas, là. On en rêve, nous autres aussi, là. Mais, tu sais, c'est juste pour un certain équilibre à travers le Québec.

M. Boyer (Jean-Claude) : Tout à fait.

M. Laframboise : Donc, par contre, je comprends que la logistique et tout ce que ça nécessite, la proximité des États-Unis, puis tout ça, fait que le corridor de la 30 est un corridor très intéressant.

M. Boyer (Jean-Claude) : C'est un axe important.

M. Laframboise : Important puis qu'il faut améliorer. Puis à la logistique peut se greffer certains types d'industrie, qu'on va être capables de développer puis...

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui, exact.

M. Laframboise : Non, non, c'est ça qui m'intéresse, moi, dans ça. Mais je vous dirais que... Évidemment, là, je ne sais pas où vous en êtes rendus par rapport au gouvernement. Est-ce que c'est la première fois que vous leur déposez cette carte-là?

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui, tout à fait, oui. C'est tout nouveau, oui, c'est ça.

M. Laframboise : O.K. C'est tout nouveau. Donc, on aura la chance de... Parce que c'est sûr que l'acceptabilité sociale, vous l'avez déjà faite, là, avec les analyses puis les rencontres que vous avez faites avec vos citoyens.

M. Boyer (Jean-Claude) : Tout à fait. Exact.

M. Laframboise : Puis l'endroit, pour nous, en tout cas... Ça me va. Merci.

Le Président (M. Auger) : Ça va, M. le député de Blainville? Donc, Mme Trottier et MM. Boyer et Lacroix, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission. Je vais suspendre quelques instants les travaux. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 26)

(Reprise à 16 h 40)

Le Président (M. Auger) : Nous reprenons nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de CSX Transportation Intermodal du Canada. Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre présentation, et par la suite il y aura une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien vouloir vous identifier, et par la suite vous pouvez procéder à votre présentation.

CSX Transportation inc.

Mme Yelle (Diane) : Merci, M. le Président. Je tiens à remercier la commission de nous avoir invités ici aujourd'hui et de nous permettre de nous exprimer dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 85. Mon nom est Diane Yelle, je suis la directrice du terminal intermodal de CSX à Salaberry-de-Valleyfield. Je suis accompagnée aujourd'hui de M. François Crête, qui agit comme porte-parole pour CSX au Québec depuis 2012.

Commençons tout d'abord par expliquer un peu qui nous sommes. CSX Corporation est une société ferroviaire américaine basée à Jacksonville, en Floride. Elle constitue, avec ses filiales, l'un des plus grands fournisseurs de services de transport en Amérique. CSX fournit des services de transport par rail traditionnels ainsi que des services de transport de semi-remorques et de conteneurs intermodaux.

Chef de file dans le transport ferroviaire depuis 190 ans, CSX trouve son origine dans le tout premier chemin de fer en Amérique, le Baltimore and Ohio Railroad Company, fondé en 1827 et qui est entré en opération en 1830. Depuis ce temps, plusieurs chemins de fer se sont fusionnés avec l'ancien B&O pour créer le géant qu'est devenu aujourd'hui CSX. Ainsi, le réseau actuel de CSX compte plus de 34 000 kilomètres dans 23 États américains ainsi qu'au Québec et en Ontario. Ce vaste réseau permet à CSX de couvrir tout le territoire américain à l'est du fleuve du Mississippi, incluant des villes comme New York, Boston, Philadelphie, Baltimore, Atlanta, Chicago, Columbus, Louisville, Savannah et Miami. Grâce à sa présence au Québec, CSX constitue une extraordinaire porte d'entrée vers certains des plus importants et lucratifs marchés commerciaux au sud de la frontière.

La présence de CSX au Québec date de la fin du XIXe siècle. Aujourd'hui, la voie ferrée principale de CSX suit un parcours de 60 kilomètres en territoire québécois dans l'ouest de la Montérégie. Au cours des cinq dernières années, CSX a investi plus de 125 millions de dollars au Québec. Le plus important de ces investissements a été la construction d'un terminal intermodal ultramoderne à Salaberry-de-Valleyfield. Le parachèvement de l'autoroute 30 a sans contredit été l'élément déclencheur de cet investissement en sol québécois.

En date de décembre 2016, CSX comptait 27 000 employés, et le chiffre d'affaires de l'entreprise dépassait les 11 milliards de dollars. Ces revenus proviennent de trois secteurs d'activité, soit le transport de marchandises, de charbon ainsi que le service intermodal. CSX compte 4 400 locomotives et coordonne le mouvement moyen quotidien de 208 000 wagons. Fait à noter : près des deux tiers de la population américaine habitent sur le territoire desservi par CSX.

La compagnie compte plusieurs filiales, dont CSX Transport, CSX Terminaux intermodaux et Transflo. CSX Transport est le lien de transport dans la chaîne logistique du système CSX, tandis que CSX Intermodal gère les terminaux intermodaux à travers l'Amérique du Nord, principalement sur la côte Est, et fournit des services de camionnage pour les conteneurs intermodaux. Finalement, Transflo offre des services de transbordement pour une variété de clients et d'industries.

Les filiales Transflo et CSX Intermodal opèrent toutes les deux des installations au Québec. Dans les deux cas, les services offerts s'adressent à des clients dont les opérations ne sont pas nécessairement desservies par un chemin de fer et qui cherchent un moyen avantageux d'acheminer leurs produits vers les lucratifs marchés américains. Le terminal Transflo est situé dans la municipalité de Beauharnois, et le terminal intermodal de CSX est localisé à Salaberry-de-Valleyfield.

Laissez-moi vous parler du transport intermodal, une solution durable, fiable et économique pour les besoins en transport.

Le transport intermodal — ou multimodal — fait intervenir deux modes de transport ou plus dans l'expédition des marchandises. Les marchandises sont transportées par camion, par train et/ou par bateau, ce qui permet aux expéditeurs de tirer parti des forces de chaque mode et ainsi d'abaisser les coûts, et d'améliorer l'efficacité, et d'atténuer les risques.

Une solution intermodale allie les avantages économiques et écologiques du transport par rail et la souplesse du transport routier. Les entreprises peuvent ainsi créer de la valeur en diversifiant leur transport et tirer parti des économies et de l'efficacité que procurent le service ferroviaire intermodal.

Le transport ferroviaire minimise les effets sur l'environnement en retirant des milliers de camions des autoroutes. Un train peut déplacer une tonne de cargaison sur presque 450 milles avec aussi peu qu'un gallon de carburant. Le transport par rail est ainsi quatre fois plus efficace que le transport par camion.

On estime qu'une solution intermodale permet à un expéditeur d'économiser en moyenne de 10 % à 40 % sur les coûts de transport de longue distance.

CSX Intermodal dispose de plus de 50 terminaux intermodaux à l'échelle de son réseau, offrant ainsi une capacité évolutive et des économies durables aux expéditeurs qui acheminent généralement leurs marchandises par la route entre le Canada et les États-Unis et même vers le Mexique. Annuellement, ce sont 17 millions de chargements intermodaux qui sont déplacés sur les rails de CSX, faisant ainsi de sa filiale CSX Intermodal un des plus importants exploitants de terminaux intermodaux en Amérique du Nord.

En novembre 2014, CSX Intermodal inaugurerait son premier terminal intermodal canadien, situé à Salaberry-de-Valleyfield, à moins d'une heure de Montréal. La construction du terminal a nécessité un investissement de 108 millions de dollars. Le terminal, d'une superficie de 36 hectares, possède une capacité annuelle de traitement de conteneurs de

100 000 conteneurs. Les expéditeurs qui possèdent des centres de distribution, des entrepôts et des usines dans un rayon de 240 kilomètres de Montréal peuvent donc envisager la possibilité d'incorporer le rail à leurs solutions de transport. Cette donnée est de toute première importance dans le contexte du développement des pôles logistiques dans la grande région de Montréal. Le service offert par CSX permet donc un accès rapide et économique aux principaux marchés américains.

Les possibilités de produits transportés sur le réseau de CSX sont quasi illimitées. Si un produit fait partie de votre vie, il a sûrement transité sur un train de CSX.

Nous nous sommes alliés à des compagnies de camionnage québécoises et avons établi des relations de partenariat afin de desservir de nouveaux clients ou de nouveaux marchés. Les biens de compagnies québécoises acheminés vers les États-Unis représentent 60 % du volume annuel de notre terminal de Salaberry-de-Valleyfield. Par exemple, la société québécoise Pélican, qui fabrique des canots et des kayaks, achemine maintenant ses produits vers le sud des États-Unis en utilisant nos services intermodaux. Elle a aussi décidé d'établir sa plus récente usine à Salaberry-de-Valleyfield, à quelques kilomètres du terminal. Loin d'être une coïncidence, le choix de Pélican de s'établir dans la région s'explique en grande partie grâce à la présence du terminal CSX.

Les volumes du marché domestique ont augmenté de 52 % comparativement à la même période l'an dernier, représentant ainsi 64 % du volume jusqu'à présent, en 2017. Le marché international ne représente que 36 % des volumes qui ont transité au terminal de Salaberry-de-Valleyfield. Il s'agit là d'un signe que les entreprises québécoises utilisent de plus en plus nos services.

CSX accueille avec enthousiasme l'intention du gouvernement du Québec d'adopter le projet de loi n° 85. La position stratégique de notre terminal intermodal de Salaberry-de-Valleyfield ainsi que notre accès aux principaux marchés américains seront des facteurs importants pour le succès de cette initiative gouvernementale. Nous avons été parmi les premiers à profiter du parachèvement de l'autoroute 30 et nous saluons la volonté du gouvernement de faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique aux abords de cet important lien autoroutier. La création des deux pôles logistiques en Montérégie contribuera au développement de ce secteur au Québec. Par sa proximité géographique, le terminal de Salaberry-de-Valleyfield deviendra rapidement un élément de réussite pour ces deux nouvelles installations.

Si nous avons choisi de nous établir ici, il y a plus de 125 ans, et si nous avons récemment procédé à un investissement de plus de 100 millions de dollars dans la construction du nouveau terminal intermodal de Salaberry-de-Valleyfield, c'est parce que nous croyons toujours et nous avons toujours cru au potentiel économique énorme du Québec. Le projet de loi n° 85 nous conforte encore plus dans ces décisions, et nous sommes convaincus que nous pourrions jouer un rôle positif dans le succès de ce projet de même que dans le développement économique du Québec. Nous y croyons, car chez CSX l'avenir est en mouvement. Merci.

• (16 h 50) •

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, vous avez 16 minutes à votre disposition.

M. Coiteux : Merci, M. le Président. Bien, merci, Mme Yelle. Merci, M. Crête, également présent.

Je vais commencer par la question suivante. Vous êtes, et j'en suis très heureux, très favorable au projet de loi, évidemment. Comment vous voyez l'impact, une fois que le projet de loi serait adopté, en termes de développement de l'industrie logistique, tel que les instruments qui sont proposés sont conçus, là? Comment vous voyez l'impact sur votre propre développement puis le développement de la région dans laquelle vous êtes implantés en particulier?

Mme Yelle (Diane) : Bien, je crois que ça crée beaucoup de synergie. Les commerçants qui vont s'établir dans la région vont avoir un accès à des marchés américains tels que la Floride et Atlanta. Présentement, ce qu'on voit, on voit beaucoup de développement, on voit une grosse croissance dans la marchandise qui transite à travers notre terminal vers ces destinations-là. C'est des marchés qui sont quand même... qui ont une densité de population. Et puis c'est souvent des marchés qui sont difficiles pour les camionneurs à pénétrer parce qu'il n'y a pas beaucoup de marchandise qui sort de ces marchés-là, alors les coûts sont très élevés. Et puis ça limite la compétition, dans certains de ces marchés-là, parce que le coût du transport ne favorise pas les compagnies québécoises, dans certains de ces marchés-là.

M. Coiteux : À l'heure actuelle, est-ce que vous réussissez pas mal à équilibrer les entrées et les sorties, là, sur votre réseau?

Mme Yelle (Diane) : Non, on a plus de sorties que d'entrées.

M. Coiteux : Vous avez plus de sorties que d'entrées.

Mme Yelle (Diane) : Oui. Alors, il y a plus de marchandises qui quittent le Québec pour s'en aller vers les États-Unis que les États-Unis à entrer au Québec. Et puis c'est ce qu'on a vu depuis le début. Ça commence graduellement à se rapprocher, mais c'est vraiment... la croissance est vraiment du marché québécois vers les États-Unis.

M. Coiteux : O.K. Puis peut-être qu'il y a des secrets que vous ne voulez pas nous dévoiler, là, mais vous avez au moins nommé un de vos clients. Donc, comment ça se répartit, peut-être pas par nom de client mais par grands secteurs? C'est quoi, les tendances, là, du marché, là, sur les sorties puis aussi les entrées, même si elles ne sont pas équilibrées? Je veux juste voir où ça s'en va.

Mme Yelle (Diane) : On a beaucoup de produits papier qui vont vers les États-Unis. Si on regarde le marché entrant, on a beaucoup de vins de la Californie qui entrent pour la SAQ, et puis ils ont commencé aussi à entrer des produits du Tennessee, pour la SAQ. On voit... Il y a vraiment une grande variété de produits qui passent, parce que, finalement, tout produit fini au Québec peut passer à travers notre terminal. Mais, si on regarde vraiment l'industrie, le papier, c'est vraiment une des industries très fortes, le «peat moss», il y a beaucoup de ces produits-là qui aillent vers la Floride.

M. Crête (François) : C'est Premier Tech, ça?

Mme Yelle (Diane) : Pardon?

M. Crête (François) : Premier Tech qui fait du «peat moss»?

Mme Yelle (Diane) : Premier Tech, oui. On a Premier Tech, Sun Gro...

M. Coiteux : Je commençais à faire l'appariement entre les secteurs et certaines entreprises, mais vous parliez tout à l'heure que, dans le fond, le potentiel le plus élevé, pour vous, c'est dans une distance d'à peu près 240 kilomètres, vous dites?

Mme Yelle (Diane) : Exactement, oui.

M. Coiteux : Mais là vous débordez ça, probablement, pas mal.

Mme Yelle (Diane) : Bien, 240 kilomètres, on parle d'un commerçant qui est établi à 240 kilomètres du terminal, 240 kilomètres du terminal. Alors, si un commerçant est établi plus loin que ça, souvent, à ce moment-là, ils vont juste rester avec le camionneur, O.K., alors... parce qu'il y a une partie qui se fait par camion, du...

M. Coiteux : Ça, c'est le commerçant, c'est-à-dire celui qui va recevoir la marchandise pour la vendre localement. Donc là, vous exportez. Donc, vous vous dites : Peut-être qu'on va être capables de développer davantage d'entrées s'il se développe davantage d'opérations logistiques dans le corridor de la 30. J'essaie juste de voir un peu, là, comment...

Mme Yelle (Diane) : Je pense que les deux, autant l'entrant que le sortant, peut se développer, parce que, si on a des commerçants qui utilisent les pôles logistiques pour amener soit des produits qui sont à l'extérieur de Montréal pour aller vers les États-Unis, souvent, si ces produits-là ont besoin de transbordement dans un conteneur, à ce moment-là ça peut être amené dans un centre logistique pour ensuite aller vers les États-Unis, et vice versa.

Souvent, on voit ça avec les conteneurs maritimes. Alors, ils vont prendre deux ou trois conteneurs maritimes, des 20 pieds, ils vont faire du transbordement dans un conteneur 53 pieds, et de là ça va quitter la région de Montréal pour aller vers les États-Unis. Ça, c'est une des choses qu'on va voir dans des centres logistiques. Il y a aussi les centres de logistique comme... un centre comme Wal-Mart où il y a plusieurs différents produits qui entrent dans leur centre logistique, et puis ils marient ces différents produits-là pour aller directement aux magasins. Alors, le conteneur va rentrer dans le centre de distribution, ils vont varier les biens et puis ils vont envoyer directement à un de leurs magasins sur le marché américain. Comme on pourrait voir l'inverse. Si les produits sont fabriqués aux États-Unis, à ce moment-là ils pourraient utiliser un centre logistique ou envoyer un conteneur, par exemple, de produits...

M. Crête (François) : Des électroménagers.

Mme Yelle (Diane) : ...des électroménagers, et puis, à ce moment-là, quand ça arrive au centre logistique, c'est redistribué pour aller directement à un magasin.

Alors, tout dépendant où le produit est fabriqué, à ce moment-là, ça devient du entrant ou du sortant. Si le produit est fabriqué au Québec, à ce moment-là ça devient un sortant pour les États-Unis, qui peut se rendre dans un pôle logistique ou vice versa. Ça dépend vraiment des clients qui vont s'établir dans ces pôles logistiques là, parce qu'il y a tellement de synergie, aujourd'hui, et puis, la demande de devenir plus compétitif, de réduire les coûts, les gens deviennent de plus en plus efficaces à ce qu'ils font. Et puis ce qu'on voit aujourd'hui dans un pôle logistique peut probablement ressembler à quelque chose de très différent dans le futur.

M. Coiteux : D'accord. Il nous reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Auger) : Neuf minutes.

M. Coiteux : Il nous reste neuf minutes. Je vais poser peut-être une dernière question, puis ensuite ma collègue de Vaudreuil-Soulanges va sans doute vouloir en poser quelques-unes.

Vous avez fait des investissements importants, là, au cours des dernières années. Est-ce que la possibilité de développer davantage d'activités logistiques au cours des prochaines années, notamment grâce aux outils qui sont proposés par le projet de loi n° 85, ce serait susceptible de vous amener à faire d'autres investissements, des nouveaux investissements?

Mme Yelle (Diane) : Présentement, au terminal de Valleyfield, on a la capacité de 100 000, mais on a aussi une capacité de croître jusqu'à 200 000. Alors, ce serait... C'est dans la stratégie de CSX de doubler la capacité du terminal. On a une équipe qui travaille toujours sur des nouveaux projets, et puis, si un projet serait présenté, c'est sûr qu'il serait analysé à l'interne pour voir ce qui pourrait être fait au niveau du chemin de fer, que ce soit au niveau de Transflo ou au niveau intermodal.

Le Président (M. Auger) : Oui, Mme la députée de Vaudreuil. Huit minutes.

Mme Nichols : Oui, merci. Alors, d'emblée, permettez-moi de souligner que j'ai visité quand vous avez inauguré ou quand vous avez fait l'ouverture officielle du site de CSX à Beauharnois, à Salaberry-de-Valleyfield. C'est vraiment très impressionnant, les installations, là, de 108 millions, c'est facile à croire quand on voit la technologie que vous y avez mise, là-bas. Très, très, très impressionnant.

On voit dans vos documents que c'est une superficie de 36 hectares puis qu'il y a une capacité annuelle de traitement de 100 000 conteneurs. Comme disait mon collègue ministre juste la question auparavant, est-ce que vous allez... est-ce que vous commencez déjà à être à l'étroit dans ce 36 hectares là?

Mme Yelle (Diane) : Non. Présentement, sur le 100 000, on est environ à 30 % de notre capacité. Alors, on a encore 70 % à développer avant d'avoir besoin d'investir d'autre argent au terminal.

• (17 heures) •

M. Crête (François) : Par contre, si je peux ajouter à ce que Mme Yelle dit, c'est qu'à l'origine il y avait cinq trains par semaine qui accédaient au terminal de Valleyfield; maintenant, on est rendus à sept trains par semaine. Donc, il y a une croissance au niveau des trains qui entrent et qui sortent du terminal de Valleyfield, vous êtes passé à six jours de fonctionnement, puis à partir du mois de septembre ça va être six jours de fonctionnement par semaine, puis éventuellement ils vont passer à sept jours de fonctionnement par semaine.

Donc, il y a une croissance normale qui se fait. À mesure que les entreprises manufacturières québécoises mais aussi du sud de la frontière, les Américains... à mesure que les Américains voient qu'il y a une possibilité d'amener leurs marchandises vers le Québec, vers le Canada par le chemin de fer, ils l'utilisent de plus en plus. Donc, c'est ce qui fait monter les volumes du côté de Valleyfield. Mais il y a une croissance qui se fait, là. Puis je pense que, selon les chiffres... Le terminal a quand même juste deux ans et demi, là. Ça a ouvert en novembre 2014, mais c'était une période de rodage. Donc, il y a deux ans et demi d'opération. Mais il y a une croissance qui se fait.

Puis il y a aussi une équipe de vente, au Québec, qui approche les entreprises de camionnage, parce que les clients, souvent, ce sont les entreprises de camionnage, qui ont leurs propres clients, que ce soient des producteurs de biens manufacturiers qui sont faits au Québec puis qui sont acheminés vers les États-Unis... Bien, ils leur disent : Écoutez, au lieu de mettre ça sur un camion puis de vous rendre jusqu'à Savannah, en Géorgie, ou jusqu'à Jacksonville, en Floride, bien, rendez-vous jusqu'à Valleyfield. Vous allez peut-être avoir 30, 40, 50, 240 kilomètres, mais, le 1 000 ou le 2 000 kilomètres qu'il vous reste à faire, il va être plus économique de le faire sur un train que de le faire sur camion.

Puis, Diane, je pense que tu peux même expliquer que, même si ça prend un peu plus de temps de le transporter par train, les expéditeurs trouvent que c'est quand même un bon moyen.

Mme Yelle (Diane) : Ce qu'on a observé quand on a fait nos recherches, les manufacturiers ont une tolérance d'environ 48 heures. Alors, si on peut bouger les biens de A à Z en dedans... avec le transit d'un camionneur, plus 48 heures, on demeure compétitifs.

Ce qu'il faut noter aussi, c'est que présentement on est en train de faire des investissements majeurs aux États-Unis qui ouvrent d'autres marchés aux commerçants québécois, dont on ouvre un terminal à Pittsburgh au mois de septembre, et puis on commence l'élaboration d'un nouveau centre en Caroline du Nord. Alors, ça, c'est deux marchés que présentement on ne dessert pas, mais que dans le futur on va pouvoir desservir.

Mme Nichols : C'est intéressant de savoir qu'il y a encore place, là, pour rajouter un peu de... soit des containers... ou en tout cas il y a place à d'autre trafic, là, chez CSX.

La division des pôles logistiques, dans le cadre du projet de loi n° 85, on parle d'une certaine complémentarité, j'imagine, avec CSX. Vous voyez ça comment? Est-ce que vous avez déjà commencé à parler avec des élus municipaux, des intervenants du milieu ou... Comment vous voyez votre collaboration?

Mme Yelle (Diane) : Je pense que, depuis qu'on s'est installés à Salaberry-de-Valleyfield, on a toujours travaillé avec les CLD et puis on a travaillé avec la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield, quand il y avait des projets qui se présentaient, pour vraiment expliquer aux gens qui étaient intéressés quels services qu'on pourrait offrir puis quel genre de synergie qu'on pourrait développer pour augmenter leur chiffre d'affaires ou augmenter leur accès aux États-Unis.

Mme Nichols : Les pôles logistiques vont sûrement apporter plus de travail chez vous, vont... Ça, j'imagine, vous avez fait une étude de marché là-dessus, vous avez sûrement déjà des confirmations à cet effet-là.

Mme Yelle (Diane) : Je ne peux pas dire qu'on a de confirmation, à date, mais il semble que ce serait naturel que les gens... qu'ils vont s'établir dans des pôles logistiques.

M. Crête (François) : Il faut comprendre que le projet de Valleyfield, d'établir un terminus intermodal à Salaberry-de-Valleyfield s'est fait en raison d'une seule et unique raison, c'était le parachèvement de l'autoroute 30, parce que les terrains de CSX étaient là depuis 1878, ça appartenait à CSX, c'est une grande partie... d'ailleurs, le maire de Valleyfield est ici, mais c'est une grande partie du centre-ville de Valleyfield qui était des terrains qui appartenait à CSX. Donc, l'endroit où vous êtes venus visiter le terminal, c'étaient des terrains qui lui appartenait depuis les années 1800. Donc, le jour que le gouvernement a annoncé son intention de compléter l'autoroute 30, CSX s'est dit : Là, on a un modèle. Puis on sait par expérience que, quand on installe, une autoroute, une voie de contournement, une voie de ceinture comme l'autoroute 30, sur une période de 10 ans, 15 ans, 20 ans, il va s'établir, par la force des choses, des entreprises dans le domaine du transport ou de la logistique. Donc, il y a une photo qu'on pourrait peut-être vous faire parvenir, mais qui était l'établissement d'un pôle logistique ou d'un terminal intermodal à Toronto, du CN, où on voit une vue aérienne entre le moment où le site a été créé puis 30 ans plus tard, puis on voit autour sur un rayon d'à peu près 10 kilomètres plein d'entreprises dans le domaine de la distribution, des centres de distribution, des centres de transbordement au niveau logistique.

Donc, la vision de CSX, à l'époque, quand ils ont décidé de faire le terminal à Valleyfield, c'était vraiment sur le long terme, même si on parlait, à l'époque... Il faut comprendre que c'est quand même un engagement du Parti, je crois, libéral qui existe depuis 2012. On est à l'époque, justement, de la prise de décision du... de construire à Valleyfield. Donc, l'idée des pôles logistiques, c'est sûr que ça a fait partie, à l'époque, du processus décisionnel de CSX pour dire : On va s'établir à Valleyfield puis on va créer un pôle logistique à Valleyfield.

Le Président (M. Auger) : Merci. Mme la députée.

Mme Nichols : Très brièvement, puis c'est vraiment par curiosité... Parce que tantôt on parlait que la voie ferrée de CSX s'arrêtait dans le coin de Saint-Constant ou dans ce coin-là. Châteauguay, je pense.

M. Crête (François) : À Beauharnois.

Mme Nichols : À Beauharnois? Il arrête directement...

M. Crête (François) : Oui, les rails ont disparu après Beauharnois.

Mme Nichols : O.K.

M. Crête (François) : On ne sait pas où est-ce qu'ils sont rendus. On le sait, où ils sont rendus, mais...

Mme Nichols : Ce n'était pas dans les plans, de les rechercher ou d'en faire d'autres?

M. Crête (François) : Non, ils ont fait d'autre chose avec.

Mme Nichols : Ah! O.K. Parfait. C'était juste par curiosité. Merci.

Le Président (M. Auger) : Donc, merci, Mme la députée. Nous allons maintenant poursuivre avec l'opposition officielle et, justement, le député de Beauharnois.

M. Leclair : Bien, merci, M. le Président. Alors, Mme Yelle, M. Crête, bienvenue. Félicitations, Mme Yelle! Vous me disiez que vous étiez un peu nerveuse, ça s'est déjà très bien passé, pour votre première.

Alors, bien entendu, on a entendu plusieurs groupes aujourd'hui. Moi, j'aurais une question première concernant les pôles logistiques que le projet de loi parle. Est-ce que vous, vous voyez ça comme une saine compétition, si on parle de celui des Cèdres qui peut voir le jour, celui de Contrecoeur, ou est-ce que vous voyez ça comme une complémentarité à vos affaires en ce moment, vous dites : Nous, dans notre section nord-sud, on ne voit pas de problème ou on voit... ça ne nous apportera pas ou n'enlèvera pas de l'ouvrage?

Mme Yelle (Diane) : C'est définitif que ça va apporter des conteneurs à notre terminal. Je pense que quelqu'un qui... Tout centre de distribution qui achemine des conteneurs vers les États-Unis, à un moment donné ou l'autre, vont utiliser notre terminal. Si on regarde les autres... les chemins de fer canadiens, vraiment, la majorité de... leur business, c'est vraiment vers l'Ouest canadien, ils se rendent jusqu'à Chicago, le CN jusqu'à Memphis, mais il n'y a personne qui couvre le sud et l'est des États-Unis comme CSX l'a fait. Alors, on n'est vraiment pas en compétition avec eux pour plusieurs marchés. Mais, par contre, on ouvre ces marchés-là pour les manufacturiers québécois.

M. Leclair : Puis, à l'effet inverse, pour vous aussi, ça peut aussi vous apporter une nouvelle clientèle. Donc, vous pouvez faire un transbordement pour aller d'est en ouest aussi en utilisant CN ou CP aussi, par le fait même.

Mme Yelle (Diane) : Nous, utiliser CN, CP?

M. Leclair : Bien, c'est parce que j'imagine que, si vous avez un client qui dit : Bien, moi, je voudrais faire affaire avec l'Alberta, puis vous receviez, au terminal de Valleyfield, des conteneurs, puis quelqu'un vient les chercher,

justement, pour ouvrir un autre marché qui partirait, exemple, des Cèdres pour se rendre dans l'Ouest canadien, ça peut vous apporter l'effet inverse, c'est-à-dire une nouvelle clientèle.

Mme Yelle (Diane) : Absolument, absolument.

M. Leclair : Puis, bien, M. Crête, en a pris un, bon exemple, en disant qu'il aurait pu apporter une image d'une gare intermodale à Toronto. Je voudrais savoir, par rapport... Parce que je sais que ce matin le maire de Valleyfield avait la chance d'être en commission parlementaire, on n'a pas embarqué sur ce point-là, mais je voudrais voir... Est-ce qu'il y a en ce moment, autour de CSX, une demande plus grandissante que les terrains disponibles de certains de vos fournisseurs ou de vos alliés qui voudraient se rapprocher de la gare déjà aujourd'hui? Parce que je sais que, dans la région où est-ce que vous êtes, à Valleyfield, déjà là on n'a plus de place. Alors, je peux comprendre que vous dites : Le projet de loi n° 85, il est le bienvenu, mais déjà, à l'heure qu'on se parle, si on aurait des échanges de terrains, est-ce que vous croyez que vous auriez des entrepreneurs alliés à vos services qui viendraient s'implanter?

• (17 h 10) •

Mme Yelle (Diane) : Je n'ai pas d'exemple présentement. C'est sûr que plus qu'il y a une concentration de logistique dans un endroit, plus qu'il y a la possibilité d'avoir des gens comme des manufacturiers ou de nos clients qui seraient intéressés à s'établir.

Je sais qu'il y a eu beaucoup, beaucoup de discussions au début, quand on a commencé à... Quand on a ouvert le terminal, il y avait plusieurs compagnies de transport qui cherchaient des terrains dans la région de Valleyfield. Et puis je crois que c'est encore un intérêt, mais je pense qu'il y a un cheminement à faire avant qu'ils soient prêts à investir cet argent-là. Avoir des centres de distribution dans la région, c'est sûr que les transporteurs, à ce moment-là, auraient... ce serait favorable pour eux d'être plus près du terminal puis d'être à la recherche de terrains pour s'y installer.

M. Crête (François) : D'ailleurs, il y a un exemple actuel. Si vous allez à Beauharnois, à la sortie du pont Madeleine-Parent, vous avez un immense centre de distribution qui est en train d'être bâti qui est celui d'IKEA, donc qui s'est rapproché, en réalité — il était à l'étroit à Brossard, puis là ils sont en train de construire un immense centre de distribution — qui n'est pas encore un nouveau client, mais qui pourrait éventuellement bénéficier d'être à 10, 12 kilomètres, en réalité, sur le bord de l'autoroute 30, du terminal de Valleyfield.

Donc, quand on parle... quand Diane parlait, tantôt, de synergie, c'est qu'effectivement bâtissent un terminal, et autour il va s'établir, avec le temps... Quand on dit «autour», ça ne veut pas nécessairement dire dans la cour à côté, mais, quand on parle de 10, 15 kilomètres... Tu sais, entre Valleyfield et Les Cèdres, il y a, quoi, 15 kilomètres maximum. Entre Coteau-du-Lac... On parle, mettons, du parc Alta, mais il y a, quoi, sept, huit kilomètres avec Coteau-du-Lac. Beauharnois, c'est tout près. Châteauguay, c'est tout près. Saint-Constant, c'est tout près. Contrecoeur, c'est sur le long de l'autoroute 30. Donc, il y a quand même une proximité pour les gens qui veulent soit rentrer leurs marchandises au Québec ou sortir les marchandises vers les États-Unis ou vers le Mexique ou l'Amérique du Sud.

M. Leclair : Bien, sur ce, je conclurais en disant : Bien entendu, lorsqu'on parle d'une gare intermodale, il y a toujours une demande qui est faite de la MRC de Salaberry, de Beauharnois-Salaberry, concernant l'agrandissement du port de Valleyfield, justement, qui est... Puis j'entendais ce matin... je ne me souviens pas quel représentant qui a dit : Un port ne peut jamais être «no vacancy», il faut toujours qu'il y ait une place. C'est la problématique que nous vivons à Valleyfield, qui est un port municipal. Donc, je souhaite aussi que, dans cette veine-là du projet de loi n° 85, il y aura une attention particulière, justement, pour aider autant le pôle des Cèdres, autant le pôle avec CSX et tout le pôle logistique qu'il y a alentour de Valleyfield. Alors, M. le ministre, c'est un petit coucou que je vous fais pour essayer de brasser notre ministre, pour s'assurer que la Stratégie maritime atterrisse aussi à Valleyfield. Merci de votre passage en commission parlementaire.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Beauharnois. M. le député de Blainville, pour 6 min 30 s.

M. Laframboise : Oui. Mme Yelle, M. Crête, merci de votre présence. Moi, je vais plutôt... Parce que je vois que ça va bien, là, vous êtes bien installés, vous avez de la place disponible pour plusieurs années. Nous, on nous a donné l'exemple de Savannah, puis vous l'utilisez avec votre réseau ferroviaire, pour l'implantation d'entreprises, la façon dont... Est-ce que vous êtes au courant de ce qui se passe à Savannah au point de vue accueil d'entreprises puis permettre rapidement à une entreprise de s'implanter, si jamais... Est-ce que vous êtes au courant ou si ce n'est pas...

Mme Yelle (Diane) : Non, je ne suis pas familière avec la stratégie de Savannah. Je suis au courant qu'il y a une grande demande à Savannah puis qu'il y a beaucoup d'ouvrage qui se fait au port de Savannah, mais je n'ai vraiment pas plus d'information sur...

M. Laframboise : O.K. Puis vous, bien, des installations de CSX, évidemment, vous avez plusieurs... sûrement que vous avez des grosses installations à Savannah.

Mme Yelle (Diane) : Oui, on a des installations à Savannah, oui. Alors, on peut transiger de la marchandise de Valleyfield à Savannah.

M. Laframboise : O.K. Donc, si je peux résumer un peu votre présentation, c'est de dire : Plus il y aura d'opportunités logistiques dans une région, plus ça va faire croître votre business, finalement, là. C'est ça?

Mme Yelle (Diane) : Absolument.

M. Laframboise : Vous, compte tenu que vous avez la voie ferroviaire pour accéder aux États-Unis, donc, plus il va y avoir d'entreprises, de centres de distribution, plus qu'un jour c'est sûr qu'il y a des gens qui vont penser à vous pour distribuer leurs biens.

Mme Yelle (Diane) : Absolument. Puis CSX n'était pas une compagnie très connue au Québec avant qu'on ouvre le terminal intermodal, et puis on travaille encore très fort à développer notre «branding», il y a encore beaucoup de manufacturiers et de centres de distribution qui ne connaissent pas CSX. C'est sûr que ces pôles-là vont nous donner la chance de travailler avec les gens qui vont s'installer puis leur faire découvrir les services qu'on a puis les marchés qu'on peut ouvrir pour leurs marchandises.

M. Laframboise : Puis vos compétiteurs, là, dans la distribution, dans le ferroviaire, il n'y en a pas? Vous êtes...

Mme Yelle (Diane) : Bien, notre compétition pour l'Est américain, il y a l'Union Pacific, mais eux n'ont aucun terminal au Canada.

M. Laframboise : O.K. Puis il y a le routier.

Mme Yelle (Diane) : Le routier, exactement. Puis là, finalement, notre méthodologie, on travaille avec les transporteurs. Alors, on travaille avec les camionneurs, on ne travaille pas directement avec les manufacturiers ou les centres de distribution. Nos clients, c'est vraiment Groupe Robert, TYT, Sylvestre & Forget. Eux sont...

M. Laframboise : Oui, parce qu'eux s'occupent de la distribution des biens dans les centres, là. Ça fait qu'eux, s'ils peuvent sauver des sous en envoyant par le ferroviaire, ils vont le faire, là.

Mme Yelle (Diane) : Exactement. Alors, on devient des partenaires.

M. Laframboise : Je comprends mieux pourquoi que la 30 est un avantage pour vous. Donc, de toute façon, plus il y aura de pôles logistiques, plus il y aura de camions qui pourront aller livrer de la marchandise chez vous, là.

Mme Yelle (Diane) : Exactement.

M. Laframboise : Non, ça me va, pour moi. Merci beaucoup de votre présence.

Mme Yelle (Diane) : Merci.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. Donc, Mme Yelle et M. Crête, merci beaucoup de votre participation aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 16)

(Reprise à 17 h 20)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de la ville de Beauharnois. Donc, vous avez 10 minutes pour votre présentation, et par la suite il y aura une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Donc, dans un premier temps, bien vouloir vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre exposé.

Ville de Beauharnois

M. Haineault (Claude) : Bon, alors, M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés, d'abord, merci d'avoir accepté notre demande d'être entendus ici. Mon nom est Claude Haineault, je suis le maire de la ville de Beauharnois, président de la Table des préfets et élus de la couronne sud. Je suis également membre de la Commission du développement économique, des équipements et des finances de la Communauté métropolitaine et je siège au conseil d'administration de Montréal International et du Réseau de transport métropolitain. Je suis accompagné de Mme Julie Fortin, qui est directrice générale de la ville de Beauharnois. Et Mme Fortin compte plus de 10 ans d'expérience en développement économique, particulièrement en recherche d'investisseurs et en accueil et implantation d'entreprise. M. Benoît Lévesque qui m'accompagne aussi. M. Lévesque est directeur du développement économique, c'est un nouveau

poste créé à la ville, et son rôle principal est de faire le lien entre les organismes de développement économique régionaux, provinciaux, donc, les différents ministères, le CLD, Montréal International, Investissement Québec et les entreprises intéressées à s'installer à Beauharnois afin de faciliter... rendre le fonctionnement harmonieux de la localisation chez nous pour les entreprises industrielles, donc, avec tous les services de la ville de Beauharnois.

D'entrée de jeu, je vous dirais que nous applaudissons à la volonté du gouvernement de s'impliquer dans le développement économique du corridor de la 30, mais nous croyons que cette implication doit se faire dans le respect des gouvernements de proximité que sont les municipalités, qui sont par ailleurs les premiers responsables de leur développement économique.

Comme mise en contexte, je vous dirais que l'activité industrielle de Beauharnois remonte à la construction du canal de Beauharnois, qui a été fait au début du XXe siècle pour amener la centrale hydroélectrique de Beauharnois et les écluses 3 et 4 de la voie maritime du Saint-Laurent. Une importante industrie métallurgique s'y est développée, fin des années 40, entraînant la création d'un millier d'emplois peu spécialisés mais bien rémunérés. Ces industries ont mal résisté à la mondialisation des années 80 et ont progressivement fermé leurs portes au cours de la crise manufacturière des années 90. Ce fut le cas de Chromasco, 250 emplois, Elkem, 300 emplois, Domtar, 300 emplois, et finalement les salles de cuves de Rio Tinto Alcan, en 2010, avec 200 à 250 pertes d'emploi. Au total, c'est plus de 1 000 emplois directs qui ont été perdus, sans compter un millier d'emplois complémentaires en services de soutien à ces entreprises.

Beauharnois s'est battue depuis des années pour le parachèvement de l'autoroute 30, qui constituait, selon nous, l'opportunité de faire renaître l'activité économique éteinte de notre territoire. La 30, nous le disons depuis toujours, ce n'est pas qu'une voie de contournement de Montréal mais bien un véritable corridor de développement économique.

Dès 2010, nous nous sommes attelés à préparer un plan de développement durable pour être prêts à profiter de l'arrivée de l'autoroute. Ce plan, Beauharnois 20/20, a coûté plus d'un demi-million et a été élaboré avec une subvention de 260 000 \$ de la Fédération canadienne des municipalités. On y retrouve des études d'ingénierie sur les infrastructures, des études environnementales, des études économiques par un économiste, une analyse du développement commercial par des spécialistes et des consultants en développement résidentiel que sont Vivre en ville, et le tout est chapeauté par Nature-Action, un organisme environnemental.

Ce plan a fait l'objet d'une vaste consultation publique qui a mené à son adoption en 2011. Les principaux objectifs étaient la création d'un parc industriel pour créer de la richesse économique et le développement d'un pôle commercial pour répondre aux besoins des nouveaux résidents et remplacer les commerces fermés durant les années difficiles qui ont suivi la fermeture des usines. Enfin, le plan prévoyait l'aménagement de nouveaux sites résidentiels pour accueillir des nouveaux travailleurs.

Depuis son adoption en 2011, le plan a généré les projets suivants. Premièrement, la phase I du parc industriel, ça a été l'acquisition de Rio Tinto Alcan à la fermeture des salles de cuves de RTA en 2010, des salles de cuves et de près de 1,5 million de pieds carrés de terrain sur le site laissé vacant par Rio Tinto Alcan.

On a aussi travaillé à la relocalisation de la cour de triage de CSX, qui est un avantage attractif indéniable. La cour de CSX était auparavant dans le centre-ville de Beauharnois. Elle est maintenant en plein centre du parc industriel, ce qui libère à la fois le centre-ville et améliore le parc industriel. C'est un investissement de 8,3 millions et la création d'une dizaine d'emplois par CSX. Et ça a été fait avant le terminal dont CSX vient de nous parler, à Salaberry-de-Valleyfield.

Le développement des infrastructures nécessaires pour accueillir des nouvelles entreprises, donc, on a refait des routes pour desservir les nouveaux terrains rendus disponibles sur le site de Rio Tinto Alcan et nous avons vu à l'implantation du chef de file français en «data centers» qui est OVH.com. OVH s'est installée dans les salles de cuves de Rio Tinto Alcan. Donc, nous avons récupéré là 125 millions d'investissement et la création de 115 emplois en informatique.

Installation également de 10 nouvelles usines sur la balance des terrains disponibles de RTA. Ça a amené 10 millions d'investissement et la création d'environ 75 nouveaux emplois. Et il nous reste à peu près un demi-million de pieds carrés de terrain sur le site Rio Tinto Alcan.

En même temps, nous avons négocié l'acquisition de 15 millions de pieds carrés de terrain d'Hydro-Québec en zone blanche pour l'aménagement du parc industriel en bordure de la 30. Ça a coûté 30 millions à la ville de Beauharnois, dont 8,5 millions pour l'achat du terrain à Hydro-Québec. On y verra l'implantation de BioM, qui est une entreprise de biométhanisation, propriété des MRC de Beauharnois-Salaberry et Roussillon, avec la collaboration du gouvernement du Québec, qui subventionne ce type de projet. C'est un investissement de 40 millions. Installation d'une firme qui s'appelle acier ACL, 1,5 million et 10 emplois, qui, évidemment, fabrique des poutres d'acier. Et on vient de vendre 5 millions de pieds carrés de terrain à IKEA, dont on parlait tantôt avec CSX, pour l'aménagement de son centre de distribution pour l'Est du Canada. On parle d'un investissement de 220 millions et d'environ 200 emplois qui seront créés là. Et c'est un chantier énorme qui est en cours actuellement et qui le sera pour les 18 prochains mois. Implantation, finalement, de Transports Delson sur un terrain disponible dans le parc industriel. On parle d'un investissement de 10 millions et d'une quinzaine d'emplois. La vente de 1,5 million de pieds carrés à Espace 30. C'est un centre de services industriels, on y parle de 40 millions d'investissement et de plus de 200 emplois sur cinq ans. Ce projet comprend un centre de services pour camions, 100 bureaux administratifs, un hôtel, quatre commerces artériels et des restaurants. Et la première tranche est en construction actuellement, c'est la première partie des bureaux administratifs qui vont s'installer là, qui vont pouvoir servir pour les entreprises. À ce jour, 5 millions de pieds carrés demeurent disponibles, et nous sommes en négociation avec Hydro-Québec pour extensionner ce parc-là avec une autre partie des terrains qui sont en zone blanche.

Nos critères, globalement, pour la vente des terrains municipaux sont une occupation au sol, donc, une construction d'au moins 20 % de la superficie et la création d'un emploi par 10 000 pieds carrés. Et l'avantage énorme que nous avons, c'est que les terrains, à 90 %, dans le parc industriel, sont maintenant propriété de la ville et ne sont pas propriété de spéculateurs qui pourraient attendre pendant des années. C'est pourquoi ça avance si vite, le développement, au niveau de la ville de Beauharnois, actuellement.

Pour la zone commerciale, nous avons favorisé la construction du centre District Beauharnois du Groupe Harden. On parle de 46 millions d'investissement et de près de 500 emplois équivalents à temps plein. Ce centre est en opération depuis fin 2016, donc c'est tout récent, mais sur vos cartes il apparaît toujours comme une zone industrielle. Donc, ça va faire partie de ma remarque pour la cartographie du projet de loi n° 85.

Ces projets ont donc déjà généré près de 500 millions d'investissements privés — donc je parle juste des projets qui sont déjà signés par la ville de Beauharnois — et créeront plus de 1 500 emplois d'ici 2020. Le tableau des retombées économiques déposé avec le mémoire démontre que ces projets, d'ici 2020, auront généré plus de 108 millions de revenus pour le gouvernement du Québec en termes de taxe de vente et d'impôt sur les revenus des travailleurs ayant participé seulement à la construction des bâtiments industriels et commerciaux. Par la suite, nous estimons à environ 23 millions par année les retombées fiscales des emplois créés à Beauharnois pour le gouvernement du Québec seulement. Ce tableau-là est annexé à ça, et c'est basé sur un salaire moyen d'employé.

D'ici 2020, on prévoit 35 millions de retombées pour la ville, essentiellement provenant de la vente des terrains. Donc, nous allons récupérer, d'ici cette période-là, l'investissement initial que nous avons mis dedans et, par la suite, évidemment, les retours de taxe. Pour la même période, le gouvernement devrait encaisser plus de 100 millions en taxes, TVQ, et en impôt sur les salaires pour la construction — c'est ce que je venais de dire.

Ces résultats démontrent clairement que la ville est le premier acteur de son développement économique. Ces projets, en effet, ont été réalisés sans aide gouvernementale ni subvention. En plus de payer les terrains du parc industriel, les infrastructures de rue, d'égout et d'aqueduc, la ville a défrayé le coût d'installation du réseau de gaz naturel et aidé à l'aménagement du réseau électrique, ce qui devrait se finaliser dans les prochaines semaines.

De plus, devant le refus du gouvernement du Québec de subventionner OVH pour son installation au Québec, la ville a consenti à renoncer à la somme de 1,8 million qui était convenue avec OVH pour l'acquisition des installations des salles de cuves acquises de RTA. Sans cette contribution de dernière minute de la ville de Beauharnois, OVH serait aujourd'hui installée à Detroit, parce que les décideurs d'Investissement Québec ne croyaient pas, en 2011, à la filière de l'hébergement informatique comme moteur de développement économique. Pourtant, OVH prévoit, à terme, consommer plus de 50 mégawatts d'électricité, sans compter les 115 emplois générés et les 125 millions d'investissement consentis. Nous sommes prêts à continuer à prendre les risques qui s'imposent pour générer notre développement économique, mais nous voulons aussi décider des actions à prendre pour y arriver.

• (17 h 30) •

Le guichet unique. L'expérience pour le moins harassante vécue avec les différents ministères dans le dossier de l'aménagement du parc industriel de Beauharnois nous laisse entrevoir d'un bon oeil la mise en place du guichet unique. Il faudra que les règles soient clairement établies, par contre, pour doter ce guichet d'outils et de pouvoirs décisionnels permettant de réelles accélérations des décisions en simplifiant les processus. Les responsables municipaux doivent pouvoir participer à ces décisions. Le guichet unique ne doit pas devenir une étape supplémentaire à l'adoption de projets soumis à des fonctionnaires, qui, comme c'est le cas actuellement, ont des interprétations souvent différentes des lois et règlements et ne font bien souvent que retarder les autorisations.

Nous appuyons la recommandation qui vous sera faite demain par la Table des préfets et élus de la couronne sud demandant que des représentants des municipalités concernées par les projets puissent participer à la gestion du guichet unique. Nous considérons que le développement économique est une activité globale qui concerne l'ensemble des types d'industrie et, à ce titre, nous croyons que le guichet unique ne doit pas se limiter aux seules activités de logistique de transport mais bien à toute activité économique qui pourrait vouloir s'implanter dans les parcs industriels, pôles logistiques, zones aéroportuaires le long de la 30. Notre parc industriel accueillera le centre de distribution d'IKEA mais aussi acier ACL, OVH, hébergeur informatique, ainsi qu'Axiell et Canexus dans le secteur chimique. C'est le sens de la recommandation 3 de notre mémoire, qui demande d'extensionner le rôle du guichet unique à l'ensemble des activités économiques que l'on retrouve normalement dans les parcs industriels.

Les mesures spéciales visant à favoriser l'implantation du secteur de la logistique. Bien que nous comprenions la volonté du gouvernement de faire de la région de Montréal une plaque tournante de transport logistique, nous considérons que cela ne peut se faire sans la participation active des municipalités — et je reviens là-dessus. C'est pourquoi notre recommandation 1 stipulait que ces modifications réglementaires doivent se faire avec l'accord des villes concernées, dans le respect des règles d'urbanisme en vigueur dans ces villes, sous réserve, toutefois, qu'un règlement local ne puisse interdire, nous le comprenons, complètement l'implantation d'entreprises reliées à la logistique du transport. Il faut toutefois reconnaître que des règles locales puissent venir encadrer le type d'entreprise, comme elles encadrent d'ailleurs toutes les entreprises de nos parcs industriels. On parle de pourcentage d'implantation au sol, nombre d'emplois ou les plans, les PIA, qui font partie de nos plans d'urbanisme.

Les cartes déposées avec le projet de loi sont complètement erronées — on l'a entendu souvent — et désuètes, bien que nous ayons transmis aux fonctionnaires du ministère des Affaires municipales des informations détaillées sur la situation de notre territoire. De plus, il faut comprendre que la cartographie des différents sites évolue avec le temps et qu'il faudrait que la délimitation des territoires concernés par des projets de développement économique, bien qu'inclus dans un ensemble, soit définie au cas par cas, avec toujours l'accord des villes concernées. Par exemple, les cartes de notre territoire ne tiennent pas compte qu'à la hauteur de la sortie 26 de l'autoroute il n'y a plus de zone industrielle depuis plusieurs années...

Le Président (M. Auger) : M. Haineault, c'est parce qu'on a déjà trois minutes, là, de prises sur le temps du gouvernement.

M. Haineault (Claude) : O.K. Bon, bien, je vais...

Le Président (M. Auger) : Est-ce que vous en avez encore pour...

M. Haineault (Claude) : ...je vais sauter rapidement.

Le Président (M. Auger) : Non... Oui, vous pouvez continuer. M. le ministre vous fait crédit de son temps.

M. Haineault (Claude) : Merci, M. le ministre. La cour de triage dans le centre-ville a été déménagée dans le parc industriel, et on a eu 10 ans de négociations avec CSX pour y arriver, on ne voudrait pas ramener ce secteur-là industriel. C'est, pour nous, une zone résidentielle à haute densité, conforme aux normes du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. De plus, des discussions sont en cours actuellement avec Hydro-Québec pour modifier le tracé du parc industriel parce que des études récentes font douter de la possibilité d'utiliser tous les terrains actuellement en zone blanche à des fins industrielles à cause des risques que ça pourrait occasionner sur le maintien de la digue du canal de Beauharnois, qui dessert la centrale, évidemment, de Beauharnois. Donc, ça pourrait faire en sorte que les terrains qu'on prévoyait acquérir d'Hydro-Québec pour extensionner le parc ne puissent pas tous être utilisés à des fins industrielles. Notre recommandation : Il devrait donc être modifié pour demander que les cartes soient retirées du projet, les terrains devant éventuellement être définis au cas par cas avec l'accord des villes.

Je vais essayer de faire rapidement. Notre recommandation 4 concerne ce qui a été beaucoup discuté, les échanges de terrains entre la zone blanche et la zone verte. Nous disions, au départ — je vais essayer de résumer ça — que les échanges devaient se faire... les compensations devraient être données essentiellement sur le territoire des MRC concernées. Nous comprenons que c'est trop exigeant et nous comprenons qu'un secteur... particulièrement à Beauharnois on est très au courant de ça, il y a d'immenses terrains d'Hydro-Québec qui sont en zone blanche et qui pourraient servir de compensation. Nous ne sommes pas fermés à ce que ces terrains-là puissent servir à d'autres MRC, d'autres villes, en termes de compensation. Par contre, nous croyons que les besoins de la ville de Beauharnois devraient en priorité être desservis avant. Et essentiellement je vous dirais qu'Hydro-Québec possède 417 hectares de terrain sur le seul territoire de la ville de Beauharnois qui sont en zone blanche. Les besoins de la ville sont de l'ordre de 150 hectares, et il reste donc 270 hectares de disponibles qui pourraient servir en compensation. Et je ne parle pas des terrains d'Hydro-Québec disponibles à Saint-Louis-de-Gonzague ou Notre-Dame... ou, voyons, Saint-Stanislas-de-Kostka, sur le territoire de la MRC, qui sont aussi grands que ceux à Beauharnois. Donc, des espaces, il y en a pour servir en compensation, mais il faut juste respecter les gouvernements locaux et faire en sorte que le développement qu'on envisage et pour lequel on a investi puisse se réaliser avant que ce soit tout passé à d'autres.

Là-dessus, je vais m'arrêter. Je vais vous laisser...

Le Président (M. Auger) : Merci pour votre présentation. Donc, il vous reste 10 minutes, M. le ministre.

M. Coiteux : 10 minutes. Merci, M. le maire, ainsi que Mme Fortin et M. Lévesque, qui vous accompagnent.

Première question. Je ne sais pas si ma collègue va en avoir dans ce cas-ci, peut-être que oui. Elle va en avoir une, certain. Première question, on va retourner à la question des cartes, là, la question des cartes, parce que vous n'êtes pas le premier à dire : Il y a un problème avec tel terrain qui a été désigné, il y a un problème avec la carte, ce n'est pas tout à fait conforme à... Bon, je le dis d'entrée de jeu, si on maintient cette option qu'il faut prédéterminer avec le projet de loi des cartes avec des terrains bien identifiés, on va faire tous les correctifs nécessaires. Mais, juste pour fins de discussion et d'échange, là, parce que vous avez dit : Allons-y au cas par cas, comment ça fonctionnerait, ça, au cas par cas? Pour vous, ça veut dire qu'il n'y aurait pas de carte, pas de terrain prédésigné, puis on a simplement des instruments pour intervenir, le cas échéant? Comment ça se ferait, ce processus de sélection là, le cas échéant, s'il n'y avait pas de carte prédéterminée?

M. Haineault (Claude) : Bien, moi, je pense que ça prend une vision globale. Le centre... le pôle intermodal ou la plateforme intercontinentale de Montréal, elle part de Vaudreuil, elle finit à Contrecoeur en passant par le corridor, en incluant des zones... pas aéroportuaires mais industrialo-portuaires. Tous les terrains autour de ça pourraient éventuellement faire l'objet d'une mesure spéciale d'intervention, mais il faudrait le délimiter, à ce moment-là, quand on a un projet à mettre sur la table, avec la compensation qu'on peut faire. Donc, pourquoi les définir d'avance alors que tout peut changer?

Moi, il y a un mois, je pensais que j'avais 20 millions de pieds carrés d'Hydro-Québec en zone blanche qui étaient vendables demain matin. Il y a deux semaines, j'ai appris que le 20 millions était peut-être juste 12, puis peut-être à condition de compenser avec une autre partie de terrain à côté. Donc, ça évolue très rapidement, dépendant et du marché et des études qui sont faites.

Donc, c'est pour ça que je dis : Il faut les refaire au cas par cas mais à l'intérieur d'un corridor. Tu sais, à la question que vous posez à un autre intervenant avant, moi, je pense que, de l'autre bord de la 10, à tout le moins entre Vaudreuil et Contrecoeur, le long du corridor de la 30, tout devrait faire partie de ce projet de loi là.

M. Coiteux : Mais sans prédésigner en annexe du projet de loi des terrains délimités, c'est-à-dire plus établir un processus de sélection.

M. Haineault (Claude) : Bien, si on le fait, il va falloir qu'on s'assoie ensemble et qu'on étudie dans chacun des secteurs. Et après ça il faut être conscient que tout peut changer dans un mois, là. Bien, en tout cas, une partie peut changer.

M. Coiteux : Bien, on va réfléchir à ça. C'est pour ça qu'il y a des consultations, hein, c'est pour entendre tous ces points de vue là.

Deuxième question, c'est cette question de l'élargissement à d'autres secteurs d'activité que la logistique. Vous n'êtes pas les premiers qui en parlez, mais là c'est une tout autre orientation, si on allait dans une direction comme celle-là, qui soulève ses propres enjeux. Tous les secteurs? Des secteurs qui sont intimement liés à la logistique? Parce que vous comprenez que ça voudrait dire que, dans le fond, on dirait : Pour toute fin de développement économique, il y a un secteur particulier du Québec qui est en statut particulier par rapport aux autres, là. Vous comprenez que ce serait ça, l'enjeu qui serait soulevé, si on disait : On élargit ça. Alors, je voudrais juste vous entendre un petit peu plus là-dessus, là. Est-ce que vous voulez aller de A à Z ou bien il y a la logistique puis il y a des choses qui sont très, très près de la logistique qui pourraient peut-être être considérées?

• (17 h 40) •

M. Haineault (Claude) : Moi, je pense que le développement économique, c'est un tout. Tu sais, quand, chez nous, je regarde l'expérience qu'on a vécue, quand Rio Tinto Alcan a annoncé la fermeture de son usine, on avait un créneau de développement économique qui était l'industrie métallurgique. On pourrait rester assis à attendre qu'une industrie métallurgique vienne, achète les salles de cuves, dans 42 ans, puis décide un jour de faire quelque chose, ou bien de mettre OVH dedans, qui est venue complètement convertir ça. Alcan a investi 8,5 millions pour décontaminer son site. OVH s'est installée dedans, ils ont créé 115 emplois. Par ailleurs, ces emplois-là ont été créés à Beauharnois, à Montréal, et, du monde qui travaille là, il y en a de partout dans la région. J'ai aussi juste à côté une industrie de produits chimiques qui va peut-être vendre ses produits à une autre industrie qui va s'installer à côté.

Moi, je pense que, le développement économique, on ne peut pas le fermer, en tout cas, à une seule sorte. Si vous choisissez de n'intervenir que pour le transport, c'est une chose, mais les espaces de terrain... Nous, on a déjà déposé des demandes à la CMM de dézoner une partie des terres en compensation, d'en ramener en zone blanche pour des besoins commerciaux, résidentiels qui sont en lien. Si je crée 2 000 emplois chez nous, il va falloir que le monde reste à quelque part pour venir travailler là-dedans. Ils ne peuvent pas tous rester à Sainte-Julie puis venir travailler à Beauharnois, ils vont nous dire, à un moment donné, que ça n'a comme pas d'allure, là. Donc, il faut, à quelque part, qu'il y ait un minimum. Mais il faut qu'il y ait un plan. Moi, je vous dis, nous, on a fait un plan qui est très détaillé, qui a été soumis pendant un an de temps à la consultation populaire, il a été fait avec des spécialistes, et il y a une planification, on n'envoie pas ça en l'air, là. Je comprends qu'on ne peut pas non plus toujours aller juste au cas par cas puis aller à tout... mais moi, je pense qu'un parc industriel, ça ne peut pas être confiné juste à un seul secteur. En tout cas, chez nous, ce n'est pas ce qu'on souhaite.

M. Coiteux : Mais néanmoins vous comprenez que, si on élargissait beaucoup, beaucoup, beaucoup le champ d'application, bien là peut-être que j'ai des collègues ici... bien, peut-être pas ici parce que c'est sur le bon corridor, mais j'ai peut-être des gens de la couronne nord qui disent : Pourquoi pas la couronne nord? J'ai peut-être un collègue ici qui va me dire : Aïe! coudon, dans le coin de Kamouraska, peut-être qu'on pourrait implanter le guichet unique aussi. Alors, la question que je me pose... Parce qu'il y a un enjeu ici, puis ce n'est pas juste une question de privilégier une région plutôt qu'une autre, mais c'est parce qu'il y a une vision partagée par beaucoup de gens du milieu — puis c'est peut-être là-dessus que je voudrais vous entendre — qu'il y a un potentiel très élevé en logistique dans le corridor de l'autoroute 30 et que ça justifie, pour ce secteur-là, de se donner des moyens supplémentaires pour être concurrentiel face à d'autres régions qui nous compétitionnent. Mais votre vision est un peu différente, là, c'est-à-dire : Pourquoi juste la logistique?

M. Haineault (Claude) : Ma vision est plus ouverte que ça. Effectivement, je ne vise pas que des entreprises de logistique de transport. Moi, je crois, je répète, que le développement économique, c'est un ensemble d'entreprises. Le transport, c'est vrai, mais, s'il m'arrive demain matin une autre entreprise de serveurs informatiques, parce qu'on en négocie, là, des Google puis des Amazon de ce monde qui voudraient venir s'installer parce qu'ils consomment beaucoup d'énergie puis ils ont besoin d'être proches de la centrale, je n'irai pas les refuser sous prétexte qu'ils ne sont pas une entreprise de transport.

Maintenant, vous n'êtes pas obligés d'intervenir si cette entreprise-là veut s'installer. Par contre, je pense qu'il faut être conscient de ça.

Et quelqu'un parlait, ce matin, de l'importance aussi de la décontamination des sites. Moi, je vis avec le site de Domtar qui a été contaminé, que je voudrais bien décontaminer. On est à finaliser des études. Si c'est financièrement faisable, on est même prêts à s'impliquer, la ville, pour le rendre disponible à un autre type d'entreprise. Ça pourrait être des serveurs informatiques.

Mais chez nous c'est cette situation-là. Ailleurs... Peut-être qu'à Vaudreuil, eux autres, c'est essentiellement sur ce bout-là qu'ils veulent miser. Mais CSX a bien dit que, comme centre intermodal, eux autres, ils ont besoin des entreprises autour pour alimenter leur centre intermodal. Donc, il faut... On ne peut pas avoir juste les entreprises de transport puis toutes les autres industries en dehors du 270 kilomètres de CSX, là, on va avoir un problème. Il faut qu'il y ait un mixte de tout ça.

M. Coiteux : Mais est-ce que, pour atteindre le mixte de tout ça, ça prend les mêmes pouvoirs du projet de loi n° 85 appliqués à tous les secteurs d'activité économique ou il s'agit d'utiliser des outils complémentaires?

M. Haineault (Claude) : Bien, moi, je vous dirais qu'il y a deux affaires. Les pouvoirs du projet de loi pour les échanges en compensation, c'est une chose, puis le guichet unique, c'en est une autre. Et moi, je pense beaucoup que le guichet unique, c'est d'abord un facilitateur d'opération. Moi, je ne m'attends pas que le guichet unique vienne choisir

entre Beauharnois et Varennes pour localiser un centre, mais le guichet unique devrait faire que l'entreprise qui veut s'installer ou à Beauharnois, ou à Varennes, ou n'importe où sur le territoire puisse le faire facilement, sans s'enfarger dans toutes les opérations qu'on a vécues pour le parc.

Tu sais, pour la création du parc industriel, on a documenté tout ce qu'on a fait, j'ai deux cartables de quatre pouces, des milliers de courriels, de copies, dedans, qui vous montreraient qu'est-ce qu'il a fallu faire pendant cinq ans pour arriver en bout de ligne exactement où on annonçait qu'on serait en partant, là. Mais les ministères, le guichet unique devraient favoriser ça, devraient éviter toutes ces embûches-là qu'on a reçues. Juste ça, ce serait un plus énorme pour le développement économique.

M. Coiteux : Il nous reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Auger) : Deux minutes.

M. Coiteux : Je vais laisser ma collègue poser sa question.

Le Président (M. Auger) : Mme la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui, merci beaucoup. Alors, bien, d'abord, permettez-moi de vous féliciter, parce que force est de constater que Beauharnois va très bien, ça se développe bien. Mais force est de constater aussi qu'autour je pense qu'il y a des élus très proactifs ou, en fait, avec des belles visions. On voit, là, CSX qui a été accueillie à Valleyfield ou... Puis c'est le fun de vous entendre parler aussi que vous avez des plans à proposer. Je trouve ça un petit peu plate que vous pensiez que le gouvernement, on a une vision vraiment fermée. Je peux comprendre qu'il y a des embûches; ça, je les ai déjà vécues. Je suis assise de l'autre côté, par exemple, puis je comprends un petit peu plus, là, où sont les embûches. Bon, je comprends que vous voulez les souligner. Puis je suis sûre qu'on en prend bonne note. Puis, comme disait le ministre, bien, on est ici, tu sais, pour vous écouter puis probablement, là, vous aider à évoluer dans tout ça.

Il y avait deux petites choses. En tout cas, votre position était très claire sur deux choses. Au niveau de la compensation, ce que je comprenais, au niveau de la compensation, c'est que, particulièrement relativement à Hydro-Québec, qui sont des terrains qui n'appartiennent pas au municipal, mais je comprends que d'emblée vous voudriez servir d'abord chez vous, puis après on verra pour le reste. Donc, la position était très claire là-dessus. Et la position était très claire aussi, là, relativement au guichet unique. Je ne sais pas s'il y avait d'autre chose que vous vouliez rajouter au guichet unique, là, je ne sais pas si je pose la question ou pas. Mais, en parlant des guichets uniques, on pourrait parler aussi des multisites, avoir votre position par rapport au multisite. Parce qu'on voit que vous avez une position claire, mais vous pensez quoi des multisites? Vous avez fait des représentations avec la MRC.

M. Haineault (Claude) : Bien, moi, je crois...

Le Président (M. Auger) : 15 secondes. Très rapidement.

M. Haineault (Claude) : Pour moi, clairement, le multisite, c'est la solution, là. L'exemple de Savannah, on en a parlé, c'est ce que j'ai vu aussi. Déjà, à la couronne sud, c'est ce qu'on a recommandé. Je comprends qu'il y a un pôle à Vaudreuil, qu'il y en a un à Contrecoeur, il y a un corridor entre les deux, et tous ensemble, on est capables de fournir beaucoup plus en termes de logistique de transport qu'un pris séparément.

Le Président (M. Auger) : Merci. Malheureusement, nous devons poursuivre avec l'opposition officielle. M. le député de Beauharnois. 9 min 30 s.

M. Leclair : Merci beaucoup. Alors, M. Haineault, M. Lévesque, Mme Fortin, bienvenue.

Alors, bien entendu, je pense que vous ramassez un peu ce qu'on a entendu de toute la journée. Alors, la plupart des gens... C'est sûr, si on parle des gens de Vaudreuil, eux, leur focus, il est vraiment sur leurs projets, puis je les comprends. Eux, c'est ça qu'ils enlignent pour le moment. Les gens de Contrecoeur focussent sur leur projet, eux aussi. Mais tous les autres qui suivent la 30, eux ont plus une ouverture d'esprit, de dire... Puis malheureusement certains, comme les gens de Saint-Constant, disent : Nous, on n'a même pas d'échange de terrain à faire. Donc, ils disent : Bien, je crois que, justement, Hydro-Québec pourrait... on pourrait faire de la compensation ailleurs.

Alors, vous sembliez spécifier... Parce qu'il y a quelques intervenants qui nous ont dit : Bien entendu, si on a la possibilité, avec le projet de loi, d'aller utiliser d'autres zones dans d'autres MRC, il faudrait que les gens se servent à l'avance. Comment vous voyez ça, vous? Est-ce que vous croyez que, si le ministre ne garantit pas ou n'assure pas les municipalités ou les MRC... croyez-vous que c'est le début d'un feu ou d'une catastrophe?

M. Haineault (Claude) : Bien, moi, je pense, écoutez, que les milieux concernés... En tout cas, je vais reprendre l'exemple de chez nous. Moi, j'ai un plan, moi, j'ai une demande de lotissement pour du développement résidentiel, commercial et industriel, je suis capable d'offrir une compensation territoriale. Puis je comprends que c'est les terrains d'Hydro-Québec, là, mais il y en a en masse. Puis, une fois que cette compensation-là aura été utilisée dans le cadre de la demande qui est déjà faite, il en restera pour les autres.

Ce que le projet de loi vient faire... Moi, j'ai déjà déposé... On a déposé, Beauharnois, il y a quatre ans, une demande de dézonage, on dézonait 250 hectares au nord de l'autoroute puis on ramenait en vert 400 hectares au sud

de l'autoroute. Personne n'a compris que 400, c'était plus grand que 250, jusqu'à tant, je dois le concéder, que M. Moreau... que je rencontre Pierre Moreau puis qu'il comprenne que c'était une bien bonne idée d'aller en compensation avec des terrains qui étaient existants en zone blanche. On a repris ça aujourd'hui. Ça a traîné deux ans à cause de la conformité au paiement, puis tout ça, qu'on a dû faire en chemin, mais là c'est fait, ça. On a annulé cette demande-là, et on a recommencé, et, au lieu de 250, on en demande 150, aujourd'hui, on s'est resserré. Il y a beaucoup de choses qui ont évolué depuis ce temps-là. La CMM a mis des normes de densification de développement qui viennent changer, on a besoin de moins d'espace parce qu'on se concentre plus. C'est de ça qu'on tient compte là.

Je ne dis pas que c'est juste qu'on doit se servir avant, mais je fais juste dire que, local, tu sais... Je vais reprendre un autre exemple que je vous donnais. Saint-Louis-de-Gonzague, ils ont demandé deux hectares à dézoner pour consolider le noyau villageois, ils se sont fait refuser ça, et on va prendre 250 hectares d'Hydro-Québec en zone blanche sur leur territoire puis on va le donner en compensation ailleurs. Je n'ai pas de problème qu'on s'en serve ailleurs, mais on pourrait peut-être reconnaître le besoin de Saint-Louis-de-Gonzague de trois hectares pour consolider son noyau villageois avant de tout disposer de ça ailleurs. C'est ça que je veux dire. Pas dire : Je vais me servir avant tout le monde, mais je ne veux pas non plus ne pas me servir parce que tout le monde s'est servi chez nous. On comprend ça?

M. Leclair : Moi, je le comprends. On va juste s'assurer que le ministre le comprend.

M. Haineault (Claude) : Je peux le répéter.

M. Leclair : Mais mon confrère a dit que le ministre était gentil et intelligent, donc j'imagine qu'il n'y a aucun doute.

M. Coiteux : Et la demande est exprimée très clairement.

M. Leclair : C'était exprimé très clairement, donc on n'a pas besoin d'en rajouter.

M. Haineault (Claude) : Juste un petit commentaire de plus.

M. Leclair : Oui, oui, allez-y.

• (17 h 50) •

M. Haineault (Claude) : Parce que, pour revenir à Mme Nichols tantôt, je ne pense pas que le gouvernement soit si fermé que ça, mais je pense qu'entre la volonté du gouvernement puis l'application faite par les fonctionnaires il y a souvent une très grande marge de différence. Et le problème qu'on a, quand on veut développer quelque chose, c'est qu'on ne fait pas affaire avec vous autres, on fait affaire avec les fonctionnaires en dessous, et eux se targuent de l'article 32.53 de chacun des projets de loi pour nous trouver des raisons de reporter et n'étudient pas nos demandes avant 90 jours. C'est pourquoi je vous disais qu'il ne faudrait pas que le guichet unique devienne une étape de plus.

M. Leclair : Donc, vu que vous avez eu certaines suggestions... On ne pourrait pas dire toutes bonnes, parce qu'on va attendre de voir, le ministre, s'il les inscrit au projet de loi. Mais je me souviens que le ministre, souvent, ce matin, demandait aux gens : Il est où, vous croyez, le gros problème, dans tout ça? Je vous envoie la question : Il est où, le problème avec... face au gouvernement? Là, vous parlez, oui, des fonctionnaires, mais, si on fait un guichet unique, puis le ministère de l'Environnement n'est pas rattaché avec ces gens-là, on n'avance rien, là.

M. Haineault (Claude) : Bien, c'est clair. Je pense que le guichet unique doit attirer autour d'une même table les différents intervenants, et il doit y avoir un moyen de forcer la décision. Si je fais toute l'opération, puis après ça la demande est acheminée au ministère de l'Environnement, et qu'ils nous répondent comme d'habitude : Ça va prendre 90 jours avant que j'étudie votre dossier, puis je vais vous renvoyer une lettre 90 jours après vous demandant de corriger une affaire, qui va reprendre encore 90 jours, écoutez, on n'en finira plus. J'ai des cas comme ça, je peux vous les montrer, à tous les jours, qu'on a vécus, là, je n'ai pas ramassé ça d'épais de documentation pendant quatre ans pour rien. Puis ce n'est pas parce que j'ai eu la mauvaise volonté de quelqu'un qui disait non, on me dit tout le temps : Oui, mais là fait ça. Puis le cours d'eau, au lieu d'être de même, il faudrait qu'il soit comme ça, parce qu'il y a des grenouilles qui vont passer dedans, puis elles pourraient être emportées. Puis je comprends tout ça, là. Je ne veux pas dire qu'on ne doit pas respecter l'environnement puis on ne doit pas faire ça. Je pense qu'on est les premiers, au niveau local, à vouloir sauver notre territoire, puis ce qu'il y a autour, puis l'environnement. Mais, tu sais, prendre un an et demi... Le projet commercial, j'ai un projet de 25 millions qui est en attente de se décider parce que le ministère des Transports n'a pas encore décidé qu'est-ce qu'il garderait comme terrain adjacent à l'autoroute 30. Si vous voulez mon avis, là, la clôture est posée depuis le 12 décembre 2012, puis on le sait tous, le terrain qu'il a besoin de garder. Ce qui est à côté, là, il pourrait le revendre demain matin, il aurait un centre commercial qui se bâtirait là, on créerait 300 emplois puis on investirait 25 millions. Mais ils n'ont pas encore décidé. C'est là qu'est le problème, ce n'est pas dans la volonté politique, là.

M. Leclair : Donc, je vois un peu, M. le Président, que les maires de ma région...

Une voix : Ce n'est pas juste chez vous.

M. Leclair : Bien, en tout cas, je peux vous dire, ceux de ma région avaient les commentaires, ce matin, de dire : On devrait travailler sur qu'est-ce qui existe avant de peut-être vouloir en créer trop. Puis on voit des exemples comme ça. Je pense que c'est un bon signal pour le ministre, de dire : Si on veut un guichet unique, je pense qu'il y a des affaires qui fonctionnent plus ou moins depuis déjà un certain temps. Je pense, déjà là, que, lorsqu'on parle de développement économique, il va falloir regarder exactement ce qu'on veut faire, au-delà de... Puis je ne dis pas qu'on va faire accroire à Contrecoeur, ou aux Cèdres, ou à d'autres projets... mais je pense qu'il y a quelque chose. Le signal est fort. La plupart des gens nous le disent, c'est vraiment long, les étapes. Puis on a eu les exemples à maintes reprises ce matin. Les gens nous parlaient de Cornwall. À les entendre, eux autres, c'était comme aller s'acheter un Big Mac, là, tu sais, tout était vraiment «quick». Alors, je me dis, je pense qu'il faut tirer profit de ça puis dire : Dans l'avenir, si on veut que le développement économique avance, je pense, il faut être les maîtres d'oeuvre là-dedans, puis à divers ministères, puis être assis à la même table.

Alors, je vous remercie, M. le maire. Puis au plaisir.

Le Président (M. Auger) : Merci. Donc, nous allons poursuivre avec le porte-parole de la deuxième opposition et député de Blainville pour 6 min 30 s.

M. Laframboise : Oui, merci, M. Haineault, Mme Fortin, M. Lévesque. Merci d'être présents.

Vous êtes très au fait de votre dossier, M. le maire. Et là il y a une chose aussi. Vous comprenez comment fonctionne l'appareil gouvernemental. Moi, je vais essayer de vous donner un petit peu de l'autre bord. Parce que je vous comprends quand vous dites : Les décrets, là, j'aimerais mieux que ce soit ajusté à la demande. Le problème, c'est parce que, si on enlève, exemple, du projet de loi les périmètres, ça, ça veut dire que le ministre, quand il fait un décret qui vise un territoire, il va falloir qu'il fasse... plutôt qu'avoir un seul décret, il va être obligé d'en faire un à toutes les fois qu'il va avoir un terrain qui va être demandé. C'est jouable, mais là c'est là le problème de la machine gouvernementale. C'est-à-dire que, quand tu demandes un décret puis que tu as un terrain qui est demandé... Tu sais, là, moi, c'est ça que je crains, le délai. Je comprends que, si on adopte des périmètres là... que le problème, c'est peut-être que les périmètres ne seront pas nécessairement, dans quelques années, ceux qu'on voudrait. Prévoyons... C'est à nous de voir si on ne prévoit pas de revoir à tous les cinq ans les périmètres ou quoi que ce soit, plutôt que d'aller puis dire : Bien, moi, je n'en veux pas, de périmètre, j'aime mieux y aller au cas d'espèce. Parce que lui, le ministre, va avoir besoin d'un décret pour être capable de soustraire un terrain, exemple, du zonage agricole, tu sais, parce que, le zonage agricole, la loi sur la CPTAQ, là, il va falloir qu'il y ait un décret ministériel pour le faire. Donc, si tu le passes là, dans un... là, au moins, tu as une grosse discussion avec les agriculteurs. Sinon, si tu y vas à la pièce, ça veut dire qu'à toutes les fois tu as une discussion avec les agriculteurs. Je ne suis pas contre, là, c'est juste que... Est-ce qu'on est gagnant dans le délai? C'est juste ça, là, c'est juste ça que je voulais...

M. Haineault (Claude) : Je pense que vous avez raison. Je ne tiens pas absolument à aller au cas par cas. Moi, je pense que, la question du zonage, c'est qu'on détermine en gros les espaces. Mais, si on veut définir des cartes, qu'on s'assoie avec nous, qu'on s'entende. C'est ça qu'on veut.

Après ça, qu'on le révise aux cinq ans, moi, je suis tout à fait acheteur de ça, là. Puis je ne veux pas qu'on en vienne... Puis je comprends que le ministre ne peut pas, chaque cas d'investissement qui s'en vient... Est-ce que je vais décréter ou est-ce que je ne décréterai pas? On va passer notre vie à faire la même chose avec la CPTAQ qu'on ne veut pas faire là. Sauf que ça, c'est une affaire. Moi, je pense, il y a beaucoup plus de travail à mettre sur la simplification des opérations et le meilleur fonctionnement, huiler le fonctionnement entre les intervenants municipaux et les ministères.

M. Laframboise : Puis ça m'amène à votre deuxième intervention, le guichet unique puis l'efficacité. Vous voulez que ce soit plus que le pôle logistique, là. C'est sûr que, quand on inclut là-dedans la CPTAQ, là on a un problème québécois. Parce que, tu sais, vous, vous avez fait votre travail à Beauharnois, vous aviez des problèmes, vous avez conçu un plan robuste, de dire : Moi, je remets ma ville sur les rails, puis je l'ai fait, puis voici où est-ce que je m'en vais. Si je le demande, demain matin, à Mirabel, qui va bien, il va m'en faire un, plan, là, tu sais, il va mettre son monde, il va payer pour. Si je demande à Blainville, ils vont payer puis ils vont dire... Tu sais, là, je vais me ramasser avec des plans partout, puis ils vont me dire : Regarde, moi aussi, regarde, j'ai besoin de terrains, et tout ça. C'est juste ça, là.

Moi, je suis d'accord que, tout le volet logistique, c'est vrai que ça peut être... ça va à plus que ça, parce que, dans le fond, c'est des entreprises... la logistique, aussi, ça prend des entreprises qui exportent, tu sais, dans le fond, là, on peut aller jusqu'aux entreprises exportatrices. Là, il va falloir faire attention mais qu'on arrive au zonage agricole, M. le ministre, là, c'est juste là, là. Est-ce que, quand on... Vous, je comprends, vous voulez avoir la possibilité d'aller à plus. Puis, je vous dirais, moi, quand je regarde... Puis c'est pour ça que je disais : Il faudrait peut-être regarder la définition de la logistique, parce que, dans le fond, quand une entreprise exporte, bien, elle fait partie de la logistique, là, tu sais, c'est ça qu'on fait. Là, ça ne classerait pas votre entreprise française, là, qui, elle, dans le fond, ce n'est pas de l'exportation qu'elle fait, c'est des serveurs. Mais ça, ces serveurs, vous avez sûrement d'autres terrains ailleurs, tu sais, que vous êtes capable d'offrir, même sans demander l'aide du pôle, tu sais... du guichet unique, là, tu sais, vous êtes sûrement capables de vous... Tu sais, c'est juste ça. Le diable est dans les détails, dans ces affaires-là, là, puis c'est juste ça, d'avoir une politique qui peut s'arrimer, défendre la logistique qui semble être le créneau de la 30. Puis ça, j'achète ça, là, tu sais. C'est là. Puis évidemment, tu sais, géographiquement, là, il faut être capable de desservir les marchés.

Vous demandez à ce que ce soit plus grand que juste les pôles de logistique. Aidez-moi un petit peu, là, c'est juste ça.

M. Haineault (Claude) : Écoutez, moi, je vous ramènerais comme exemple la première demande qu'on a faite à la CPTAQ, qui était de dézoner 250 hectares au nord de l'autoroute en compensation de ramener verts 400 hectares au sud de l'autoroute. La réponse qu'on a eue dans les discussions, c'était : Bien, ça, on n'étudie pas ça, des compensations. Donnez-nous les terrains au sud de l'autoroute, puis après ça on étudiera votre demande pour le dézoning au nord. C'est parce que, là, regardez-moi dans le dos. J'en ai-tu une, poignée, qui est si grosse que ça, là? Je ne suis pas épais à ce point-là, je ne vais pas vous le donner avant pour me faire dire non à tour de bras après.

Et je trouve que l'idée que le ministre amène dans le projet de loi n° 85, elle a plein de bon sens, de réfléchir à une compensation. Et, si je t'en donne autant que je t'en enlève, tu devrais être capable d'accepter de jaser. Je ne dis pas que ça prend un décret, dans le cas de mon développement résidentiel chez nous, mais au moins qu'on accepte à quelque part qu'une compensation de un pour un, c'est une chose tout à fait acceptable et valable.

Puis des terrains, tu sais, chez nous, il y a, en plus, les terrains du club de golf qui ont été expropriés qui pourraient être remis en... voyons, en culture demain matin, qui pourraient même être revendus, et ils sont propriétés du gouvernement, qu'ils n'ont pas payés cher dans le temps de l'autoroute, dans l'ensemble, puis ils pourraient même servir... Ce qu'on propose, nous, c'est que ça serve pour aider les jeunes agriculteurs, qui ne sont plus capables d'investir parce que la spéculation qu'il y a eu sur les terres est tellement énorme qu'ils ne seront pas capables jamais de s'acheter une terre. Mais ça aussi, ça pourrait être aussi vrai avec des terrains qui sont propriétés d'Hydro-Québec, là. C'est ce qu'on a mis sur la table.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup, M. le député de Blainville. Mme Fortin, MM. Haineault et Lévesque, merci beaucoup de votre participation aux travaux de la commission.

Et je suspends quelques instants pour permettre au dernier groupe de la journée de prendre place.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 18 h 7)

Le Président (M. Auger) : Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants du Conseil mohawk de Kahnawake. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre présentation, et par la suite il y aura une période de questions... période d'échange, pardon, entre les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien vouloir vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre présentation.

Conseil mohawk de Kahnawake

M. Norton (Joseph Tokwiro) : (S'exprime dans une langue autochtone). My name is Joseph Tokwiro Norton, and I'm here this evening to talk a bit about the subject that you're discussing here. (S'exprime dans une langue autochtone). I just wanted to make you aware there's another language in this country, in this province, and there are many. I do not speak French very well, I understand it fairly well. And I don't want to insult anybody here, that's not the purpose of this gathering. We're here to put forth our thoughts and our issues regarding Bill 85, but it's more than that, it's the relationship between the province of Québec and Kahnawake. And I don't just say the Government itself, it's the people too.

As you know, we've had many problems over these centuries. It's not just years, it's centuries now where we have existed on the Saint Lawrence River. And at times we lived in the Montréal area, all that region. It's not by mistake that the mayor of Montréal, who has become a very good friend of ours, has said to us, you know, this is unceded Mohawk territory and that we recognize that you've existed here many, many centuries, long before anyone else. That's why, at this time, it's difficult to take for granted that we are going to be, I will call it, undermined and overridden by other interests in the MRC in the Seigneurie du Sault-Saint-Louis where we live.

• (18 h 10) •

We are surrounded by anywhere from 3 to 4 million people. And, if you expand that across Canada and North America, it's hundreds of millions. And yet we're only a small segment of that, we're a drop in the bucket in comparison to all of that population that's out there. And some say, you know, «The odds are against you.» But we like our odds because, over the centuries, we have always won, we have always managed to survive and to continue.

In this instance, the situation with the Seigneurie du Sault-Saint-Louis, our land, has been an outstanding one for 400 years, now. This is not something new. Long before there was any MRC or any of the cities, and the towns, and all of the counties that are located there now, we were existing, we were there. Going back in time, the first people that we had to deal with was the French regime. Then came the British regime, now the Canadian regime. And there we fought, we have established ourselves for those lands, always for the future.

And, during that time, the laws have changed, and, according to the laws, the ownership changed hands, too, the abolishment of the seigneuries, the abolishment of all kinds of different things that were in place at one time, that we understood as being the recognition of our land, our territory, which has now shrunk, according to the map, to 13,000 acres, a little strip of land along the seaway and us, cut off by Highway 30 and the seaway, from an original 24,000 identifiable acres that belonged to us, that are not infringing on other territories, but those other territories, and cities, and towns are infringing on that land.

The reason we cannot support, nor do we find this movement, these hearings on 85 legitimate is simply because that whole issue of the Seigneurie du Sault-Saint-Louis has never been settled. It's still not settled now. While we talk to

the federal Government to reestablish the recognition of that land, all of that territory, we have this hearing, and, prior to that, we had other things that have happened that have caused us to have to come and say things that people find highly insulting or incredible. You mean, you claim all of that territory for yourselves? And we say, «Yes, it is ours.» We never gave it up. And, until we do, and if we do, this is going to remain a problem, and we still have to deal with the federal Government in order to make this come to a conclusion or something along... in that light.

In the meantime, we will continue to want, to need more land for our people to develop our own economic situation, while those of you who are here tonight and those who aren't here are talking about the same thing, too, on the same land. And we don't even get invited to this, we have to force our way to come here, you know. So, it's a strange situation to be in, when you have people encroaching and sitting on your territory or at least claiming it's their territory and that they're going to subdivide it up, they're going to change the laws in order... for your future economy, for the benefit of your families, your... all that you need for the future, yet at the same time we're talking about the same thing.

We have access to international people, international companies who want to come in and establish themselves in Kahnawake. Right now, we're working on developing technological opportunities. We have a major company that we want to deal with, and I won't reveal who that is, but it's a major company who wants to deal with us in terms of technology in the Kahnawake territory, and that would cause the expansion to put up facilities and all kinds of different opportunities for our people as well as other people.

Right now, in Kahnawake, and I'm using a very conservative figure, we have about a 1,000 people a day, non-native people, who come from the surrounding area. Most likely, most of them are from the MRC. They come and work in our community. They are tax payers, they pay taxes to your people. They are voters, they vote in municipal elections, in federal elections, in provincial elections. But where do they earn their living? In Kahnawake. And that's going to grow.

So, when people say that we don't provide anything, we don't do anything, we take from people, that's not true, that's not true at all. One of your colleagues, Geof Kelley, I challenged him, I said, «Bring the Members of your National Assembly, your cabinet, bring them to Kahnawake. Let's sit down, let's have a series of discussions. Let's go, let's tour the territory. Look at what we're doing now, what we plan to do in the future.» Yet, here we are, facing this circumstance, this situation that says somebody else is going to do all these things that you want to do.

We cannot allow that and we will not stand for that. So, you can make all the plans you want, plead your cases to wherever you want. Come to us, talk to us, let us get the issue of the lands settled so that there is no doubt in people's mind anymore.

25 years ago, we were out in the MRC, in that region, talking to all the different mayors. The «*préfet*», at the time, was Georges Gagné, from Delson. We sat, we spoke, we talked, we looked at everything and we said, «This is what our claim is about, our... not our claim but our grievance for the seigneurie.» We said, «This is what it's about.» And quickly the people in the region started talking to the federal Government, said, «Please, settle this matter with Kahnawake so we can continue our lives, so that our properties do not devalueate.»

So, we are now here tonight, this evening. We had a press conference earlier on during the day and we made the same comments, it's no different than what we're saying in here. There is a concern that we have. One of the concerns is — it's a major one — the same thing happened in 1990 in Oka. The mayor of that municipality, the chiefs of Kanesatake, the Mohawk community, the federal Government and provincial Government were talking, they were talking in the same instance that we're trying to talk, too, in terms of the settlement of the seigneurie, it is the same thing, it's a seigneurie, the seigneurie of Deux-Montagnes. What happens? The mayor of Oka decides he's going to get an injunction against people who are occupying a very historic and sacred piece of the territory there. That's when the police came in, that's when there was an attack, and that's when there was a murder that took place.

Here, we're doing the same thing. We're talking with the federal Government about our territory, and you people are sitting here talking about your territory and how you're going to subdivide it amongst yourselves. Doesn't make sense, does it? Why not settle one thing, then move on to something else? It's very simple, very straightforward. It's not complicated. And you have the leadership, in this province, in this Government, that has to take that seriously and find the way of doing it, instead of endorsing this kind of process.

I come here representing a small group of people, 6,000 people, in a very strategically located situation. You've got a bridge coming over, 100,000 people a day going back and forth. You have the seaway that passes through our territory. You have Highway 30, Highway 132, 138, major, major thoroughfares. If you want to complete your intermodal model and the marine model, you need us. If they want to build a new Mercier bridge, they need us. That's the bottom line, and that's what you have to take into consideration. If you don't do that, we are going to have major problems in the future, because those 6,000 people that live there are not going to stand for this. They know I'm here today. They know what the issues are, they understand it because generation after generation this issue has been passed on, everybody knows and understands the story about the Seigneurie du Sault-Saint-Louis. That's why I'm here.

There is much more that can be said, but I'm going to keep it at that. I would like my colleague, Mr. Francis Walsh, who is also our legal advisor, to touch in a few key issues I think that need to be addressed while we're here today, too. Francis.

• (18 h 20) •

Le Président (M. Auger) : Juste un instant avant de continuer. M. le ministre, on peut... Oui? Parce qu'on a déjà quatre minutes... Oui, allez-y.

M. Walsh (Francis) : Hi. My name is Francis Walsh. I'm a legal counsel with MCK Legal Services.

To follow up to Grand Chief Norton's statements, I guess from Kahnawake's perspective we were quite shocked to hear that Bill 85 was proceeding without us receiving any notice or invitation to participate in these hearings. We only

found out that the hearings had been scheduled randomly through an Internet search. And we stumbled upon the page of the Commission and found out that the hearings were taking place. So, that's in stark contrast to what we feel the Government's legal obligations are in this case and in the situation. And, more specifically, as Grand Chief Norton mentioned, for any of the development that is planned on the seigneurie lands, given that this land base is subject to an accepted land claim, a land claim that has been accepted by the federal Government from negotiations since 2003, our position is that Kahnawake's consent is required for any development activity that would have the effect of seriously developing, or impeding, or damaging the land base. So, that's one aspect.

The other aspect that also requires consultation is the fact that Kahnawake, as part of the Mohawk nation, has made an aboriginal title assertion to all of the project lands that are subject to Bill 85. And the community also exercises and has aboriginal rights on the entire project area, including fishing rights. We have had some projects... specific consultations on some of the specific port expansion projects, where some of the issues, for example, pertaining to the fishing rights are being discussed, but already those consultations are not leading to satisfaction in terms of addressing the potential impacts that have been identified. And we have already sent a letter, also, to your Environment Minister, ministre Heurtel, about the lack of a strategic original environmental assessment regarding the totality of the Maritime Strategy, and that's a big concern for us.

The other issue is that, as part of the Highway 30 expansion in the first place, Kahnawake and the Québec Government made an agreement, and that agreement contained — and we've heard some of the other people speaking about it — the return of 500 acres of land, but there are still 200 acres of land that are out standing as part of that agreement. So, the Québec Government currently owes Kahnawake 211 acres, I believe, approximately, of land. So, if the Québec Government is contemplating additional development of lands, especially if these are crown lands or undeveloped lands that could potentially be slated for return, then that's problematic as part of this bill as well.

And there are other things that the Québec Government had agreed to us as part of that Highway 30 construction in the first place, but I'm not going to go through all of them. They are in the brief, the position paper that you've received today. So, I think that's all I'm going to say for now.

Le Président (M. Auger) : Merci. Donc, M. le ministre, vous avez 9 min 30 s à votre disposition.

M. Coiteux : OK. Well, first of all, I would like to thank you for participating in this Commission. So, in no way I would have opposed, quite the opposite. I was very happy that you could come here and express your views about Bill 85. So, I'm quite happy that we have this discussion this evening. So, there was no intention on our part to make anything that would make it impossible for you to be here, so we are very happy for you to be here.

Just for the sake of clarification, this thing about... Bill 85 is not about Sault-Sainte-Marie... Sault-Saint-Louis, it's not about this. There is currently negotiations under way, under the responsibility of the federal Government, to which we are participating as a government, with the Mohawk nation of Kahnawake to see what the problems are and what kind of settlements might be eventually agreed on. So, we are participating in those talks, and this is independent from Bill 85. Bill 85 is not creating a new area of economic activity which doesn't exist, there are economic activities right now in those areas that are covered by Bill 85. Bill 85, in areas in which we already have economic development, wants to facilitate certain operations related to logistical and transportation businesses. So, it doesn't interfere with the other negotiations which are under way.

And I think that, in the recent past, we have also shown that we could work in partnership with Kahnawake. And you gave the example of Highway 30, in which we had discussion, we agreed to compensate after the works also in terms of giving some land to Kahnawake, and I think that these partnerships should continue in the future. They have been... It's a proof that we can work together. And, if we develop this corridor of Highway 30, I'm pretty sure that there is opportunities for the Mohawk nation, as well, and we can work cooperatively to make sure that there will be economic development for everybody.

So, in short, I don't see any opposition between the current talks that are under way, under the responsibility of the federal Government, and this project here, Bill 85. They don't collide, they're not in opposition one to the other. At least, this is the way I see it. I would like to hear more about this on your side.

M. Norton (Joseph Tokwiwo) : I say, and I'm going to repeat myself again, that there is a contradiction in terms of... There has not been the kind of discussions... During the time that I have been sitting at the table with the federal Government, provincial Government, no third party discussion have been taking place, nothing of that nature. If anything has happened, it's been bilateral. We've talked at times with the SAA on, you know, the difficulties and the perceptions we were having about what was happening in the area, but the majority of our focus has been with the federal Government. And even there that has dragged on, not through any fault of our own, but just the change in policy, the change in direction.

The new Prime Minister came in, two years ago, or whatever, and started talking about nation to nation, and, you know, reconciliation, and all those wonderful things, and we said, «Ok, well, show us what you mean by that.» That has gone nowhere at this point in time. When we came to land, it's the same thing, the land issues have not... we have not even scratched the surface on that with the federal Government. Yet here you have Bill 85 being focused upon... and we view that as a threat to the very same land that we want to develop, the very same land that we have been fighting for since 1680, that's how long. And we're talking about... If you look on your maps that I think you have, between Saint-Constant and Châteauguay there is an open area, there is a huge open area there that is right on the boundaries of... Highway 30 divides the boundaries of Kahnawake and that strip of land. That's the Seigneurie de Sault-Saint-Louis. Now, if you can imagine, this hearing, this process says, «OK, we're going to change the law that

applies on there, it will no longer be agricultural, it will all become commercial, what have you, and now we're going to start implementing all these projects. What do you think we're going to do? That's the same land that we should be dealing with.

And we're not against regional development. As I said before, we went out there, we spoke, we talked with the MRC back... 25 years ago, just after 1990, and we said, you know, «We need to get together because we're going to make a strong push to settle those lands.» We can't have the two happening at the same time. From an optical perception, to us it means, while we're trying to settle these lands with the federal Government, you're out there, you're promoting, and you're going to start your own projects. And you don't include us. That's what I see. And, until something comes around that says differently, that's what I'm going to continue to see and that's what I'm going to fight against. That's the threat of Bill 85.

• (18 h 30) •

M. Coiteux : Yes, but we already have some businesses that have invested in the same industry in the same territories that we are talking about. They've done it already, right? You got several companies that have established themselves, we talk about transportation, intermodal transportation, we talk about storage with IKEA, Canadian Tire, etc. We're talking about facilitating investment. We're not talking about changing the nature of the use of the land, we're talking about facilitating investment projects. And we can do the same with Kahnawake, we can work together with Kahnawake to facilitate also economic development projects in Kahnawake.

So, I understand that there is a debate which is currently mediated or negotiated under the responsibility of the federal Government, and we are participating in those talks, we are there as a government, I understand that, but we're not questioning that process. That process goes on and it should go... and it should continue. But, at the same time, within the areas which are economically developed, the question of facilitating investment, what kind of problem does it pose to the other negotiations? I don't see it.

Le Président (M. Auger) : 1 min 30 s à ce premier bloc d'échange. Allez-y, M. Walsh.

M. Walsh (Francis) : I guess there is a couple of problems with your statement. I would say one is erosion of the land base. So, if the land is developed... Currently, my understanding is a lot of it is undeveloped. So, if you develop the land, the seignery land base is basically becoming eroded. So, while these ongoing discussions that you mention continue to take place, the land continues to be developed without the consent of the First Nations, and then, eventually, there's nothing left. That's essentially what happens with protracted land claim negotiations. The land just keeps getting developed, developed, developed, and the rights continue to be impacted, and then, at the end of the day, there is nothing left. So, that's one of the problems. The other problem is the speed of development.

So, what we're saying here, and it's more... further developed in our written submission that we gave to you, is that Kahnawake must be in a position to benefit from this government initiative, from this Maritime Strategy and the A30 Highway. Right now, Kahnawake, first of all, hasn't even received all of the commitments that were promised when the A30 was built in the first place, and secondly, Kahnawake is not currently in a position to actually move forward with any of these projects, be it for infrastructure issues, the continued applications, perhaps, of municipal bylaws to the lands that have been decreed to be returned.

So, the thing is my understanding from Minister Moreau is that the Government's goal is to have this law passed by Christmas, so...

Le Président (M. Auger) : Merci. Sorry. Nous devons poursuivre avec M. le député de Beauharnois pour 9 min 30 s.

M. Leclair : Merci, M. le Président. Thanks for coming, Mr. Norton and also Mr. Walsh. For the sake of the commission, I will keep talking in French, if you don't mind. You got the translator, so... But nice to... We're really happy to have you here.

Bien, on a commencé, aujourd'hui, à entendre plusieurs groupes, puis vous n'êtes pas différents des autres groupes, dans le sens que la plupart des groupes nous ont dit : Le projet de loi n° 85 vient donner un pouvoir de décréter au gouvernement, puis toutes les régions, les MRC, tout comme vous, vous dites : Si vous voulez négocier avec nous, on veut faire partie du deal, on veut donner notre position. Donc, c'est ce que vous nous dites, vous dites : On a d'autres ententes, qui ne sont pas directement reliées au projet de loi n° 85, mais, si vous pensez de continuer puis commencer à partager les terrains, si j'ai bien compris, alors que les problèmes passés ne sont pas réglés, bien, nous, on n'y va pas, comme plusieurs autres groupes qui nous ont dit : On n'acceptera pas s'il n'y a pas l'acceptabilité sociale, sinon les gens ne s'entendront pas, donc on ne sera pas capables de s'entendre sur ledit projet de loi.

Alors, là-dessus, je trouve que vous avez la même connotation que tous les autres groupes. Vous dites : On veut faire partie de la discussion, on ne veut pas se faire imposer... Alors, là-dessus, moi, je trouve que vous avez le même sens que la majorité des groupes qu'on a entendus.

De l'autre côté, par exemple, tantôt, M. Norton, vous avez dit : Nous, on a du monde international ou multinational qui aurait le goût de venir investir à Kahnawake. Puis, moi, ce que j'aimerais savoir de vous : Si, un jour, il y a une acceptabilité sociale et une entente qui suit les règles, puis les deux parties s'entendent, est-ce que, pour vous, de limiter le projet de loi n° 85 à simplement un ou deux styles de développement économique fait votre affaire? Parce que je ne suis pas sûr que vous, vous avez le goût d'aller dans l'intermodal, et tout ça. Si c'est le cas, il n'y a pas trop de problèmes. Mais, moi, ma question à vous, ce serait de savoir : Est-ce qu'on devrait limiter ce développement économique là à seulement ce qui touche le développement intermodal?

M. Norton (Joseph Tokwiwo) : First of all, I thought I made it clear in my introductory remarks that we're not like anybody else. We come here with a long historical grievance about a territory... That includes the municipalities that are located there, too, OK, because the seignery touches on places like Côte-Sainte-Catherine, Delson, Saint-Constant, you know. So, they are included in this, and there has to be a settlement on that, too.

And I gave you a background. Going back 25 years ago, when we spoke to the MRC, we explained it in this circumstance. They went back to their Members of Parliament, to their Members of the National Assembly, and said, «Please, settle this matter, our lands will devalue, we will not be able to progress, we will not be able to do anything because it's Mohawk territory.» They agreed. They saw it and they looked at it as a danger rather than looked at it as perhaps a good thing to have.

In any event, the things that you just described in terms of development, we're like you, in a sense, in terms of what you look at in developing the territory, in developing our territory. Our minds are open, very open. As a matter of fact, when we were in the process of settling the land, getting the 500 acres back that the Government of Québec had signed a decree on, and the transfer to the federal Government, then back to us — it's a complicated process — we were in talks with Costco. Costco wanted to move from, I don't know, some place down river, they wanted to come up to Kahnawake and establish themselves. When they heard the MRC had taken out this lawsuit against the Government, Government of Québec, they said, «That's it, no talks», and they left. But they came to us.

So, you can't say that we're not in favor of doing something like that. It's you guys that stopped that from happening to... You created the problem and the situation, not us. And we are prepared to move further than that, but we have to get this settlement in place. If we don't get that grievance settled with the federal Government, we're going to have many, many problems. You'll be treading on our territory, that's the way we're going to look at it, and that brings major problems for us.

Le Président (M. Auger) : Quatre minutes.

• (18 h 40) •

M. Leclair : Merci, M. le Président. Je comprends, M. Norton. C'est juste que moi, je ne peux pas embarquer dans tous les spectres des négociations que vous avez, autant avec le fédéral, autant... Comme vous dites, même avec la 30, il y a 280 acres qui auraient dû vous être remis puis qui va vous être remis, là, le ministre semble dire que c'est en négociation. Moi, c'est pour... on est ici pour tenter de s'assurer que le projet de loi n° 85 rejoint la population, incluant vous, incluant toutes les régions qui longent la 30.

Vous m'avez donné l'exemple de Costco qui a été vous voir, mais, le projet n° 85, tel qu'il est écrit en ce moment, là, ça prend des entreprises qui vont faire de la logistique, qui a rapport avec les gares intermodales. Donc, le Costco, dans ce cas-ci, avec le projet de loi n° 85, là, vous n'auriez pas pu bénéficier de ces droits-là.

Alors, ma question, qu'on a posée à tous les groupes puis qu'on va poser aux groupes de demain aussi : Est-ce que, dans le projet de loi n° 85, on devrait élargir, aller plus large que simplement l'économie avec des entreprises de logistique?

M. Norton (Joseph Tokwiwo) : I want to be very careful about what I say to you because I don't want you to be insulted, but it's you that doesn't understand. We understand fully.

When we want to do something in our territory, we are going to do it. Forget about what 85 would say, forget about any other logistics plans that anybody has, intermodal, we'll go ahead, and we'll make a deal with Costco, and we'll put it in place, as we have done in other areas, in the gaming industry.

Le Président (M. Auger) : M. Walsh.

M. Walsh (Francis) : I might add also, I mean, to answer part of your question as well, that Kahnawake has been... had discussions on intermodal, as well. There is part of the Kahnawake territory that is in that zone.

M. Leclair : ...je n'ai pas d'autre question, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Oui. Nous allons maintenant poursuivre avec la deuxième opposition. M. le député de Blainville, pour les six prochaines minutes et 30 secondes.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. Thanks, Mr. Norton, Mr. Walsh.

Mr. Norton, you have a great experience, I know that. I'm surprised, today, to... It's the first time that I see that you don't obtain your 211 acres from the negotiation with the authority. Have you... You have some negotiations or nothing? You negotiate or something?

M. Norton (Joseph Tokwiwo) : Well, it seems like everybody wants to avoid the 211 acres. They're concentrating on 500 acres, they want to move on that. But the deal was made, was struck with Premier Charest, and he's the one who agreed 711 acres.

And, for those of you who may not understand what that is, it was the extension from Highway 30 to Highway 15, it bypassed and it cut... you know, 10 minutes you're on Highway 15, you had the American border, you know, by half an hour earlier, quicker. That was the deal. We said, «OK, we will allow you to go through seignery lands.» Again, unsettled territory, but we allowed them to go through it because they asked for permission to do that. And they said, «We will give you back 711 acres of land on the south side of Highway 30.» But first they said 500, and now there is still 211 that is outstanding. But it doesn't seem like anybody wants to talk about that.

So, where's that 211 acres going to come from? Certainly, the only area that it can come from is now from the north side, and that's within the seignery claim. That's where that's going to come from.

M. Laframboise : I understand more, better that... why you are here, because I have a problem with that. The Government... Le gouvernement aurait dû vous donner vos 211 acres, je ne comprends pas, j'ai beaucoup de difficultés... excusez-moi, là, je prends mon français, mais je ne comprends pas. Je comprends pourquoi vous êtes ici, parce qu'évidemment on ne peut pas vous garantir que les décisions qu'on prend aujourd'hui ne toucheront pas ces 211 acres là, donc, évidemment, je comprends pourquoi vous êtes ici pour nous dire ça, là. Puis moi, je l'apprends aujourd'hui, là. Mais je vous comprends mieux. Merci.

Le Président (M. Auger) : Commentaires supplémentaires? Non? Vous avez terminé, M. le député de Blainville?

M. Laframboise : Oui.

Le Président (M. Auger) : Oui, ça va? Donc, merci beaucoup, M. le député. Donc, M. Walsh et Norton, merci beaucoup pour avoir participé à nos travaux.

Je suspends les travaux jusqu'à demain matin, mercredi le 16 août 2017, à 8 h 45, où elle poursuivra son mandat.

(Fin de la séance à 18 h 45)