



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 16 août 2017 — Vol. 44 N° 141

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 (2)

**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 mercredi 16 août 2017 — Vol. 44 N° 141

Table des matières

| | |
|---|----|
| Auditions (suite) | 1 |
| Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie) | 1 |
| Table des préfets et élus de la couronne sud | 8 |
| Gestion ferroviaire Canadien National inc. | 13 |
| Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) | 20 |
| Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon (CCIRR) | 27 |
| Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) | 34 |
| L'Union des producteurs agricoles (UPA) | 40 |
| Hydro-Québec (HQ) | 48 |
| Montréal International (MI) | 54 |
| Municipalité régionale de comté de Pierre-De Saurel (MRC de Pierre-De Saurel) | 61 |
| Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS) | 66 |
| Vivre en ville | 72 |
| Mémoires déposés | 78 |

Intervenants

M. Pierre Michel Auger, président

M. Martin Coiteux

M. Germain Chevarie

M. Alain Therrien

M. Stéphane Bergeron

M. Mario Laframboise

Mme Carole Poirier

M. Sylvain Rochon

- * Mme Andréanne Paris, CRE Montérégie
- * M. Michel Bienvenu, idem
- * M. Claude Haineault, Table des préfets et élus de la couronne sud
- * M. Jean-Claude Boyer, idem
- * M. Sean Finn, Gestion ferroviaire Canadien National inc.
- * Mme Catherine Brault, CCIRS
- * Mme Stéphanie Brodeur, idem
- * Mme Marcelina Jugureanu, CCIRR
- * M. Yves Bisson, idem
- * M. Michel Leblanc, CCMM
- * M. Martin Caron, UPA
- * M. Stéphane Forest, idem
- * M. Christian St-Jacques, idem
- * M. Régis Tellier, HQ
- * M. Roger Gosselin, idem
- * M. Hubert Bolduc, MI
- * M. Christian Bernard, idem
- * M. Gilles Salvas, MRC de Pierre-De Saurel
- * M. Serge Péloquin, idem
- * M. Jacques Thivierge, idem
- * Mme Josée Plamondon, idem
- * M. Mathieu Miljours, CCIVS
- * M. Jean-François Blanchard, idem
- * M. Christian Savard, Vivre en ville

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 16 août 2017 — Vol. 44 N° 141

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 (2)

(Huit heures quarante-sept 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 M. St-Denis (Argenteuil); 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).

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup. Nous entendrons ce matin les organismes suivants : le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, la Table des préfets et élus de la couronne sud, le Canadien National, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud et la Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon.

Auditions (suite)

Donc, je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie. Je vous rappelle que vous avez 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.

Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie)

Mme Paris (Andréanne) : Donc, bonjour, M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés. Tout d'abord, au nom du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, je tiens à vous remercier de l'invitation à participer à cette commission parlementaire. Donc, je me présente : Andréanne Paris, directrice générale du conseil régional de l'environnement. Et je suis accompagnée aujourd'hui de M. Michel Bienvenu, administrateur au sein de notre organisation. Donc, je vais tout d'abord vous présenter un peu notre organisation et sa mission, et par la suite on fera quelques commentaires sur le projet de loi n° 85.

Donc, le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie — ou CRE Montérégie — est un organisme sans but lucratif né d'une initiative du milieu en 1989. Donc, ça fait plus de 25 ans que nous oeuvrons à soutenir et implanter le développement durable et de favoriser la protection de l'environnement partout en Montérégie. Au fil de ces années, nous avons développé plusieurs domaines d'expertise, et nous travaillons dans des domaines variés tels que les changements climatiques, l'énergie, la biodiversité, l'aménagement du territoire, les matières résiduelles, l'eau ou les sols. Au fil des années, le CRE Montérégie a acquis une expérience reconnue en consultation, en concertation et en élaboration de plans de développement durable.

Le CRE Montérégie fait aussi partie d'une entité plus vaste qui regroupe l'ensemble des CRE, soit le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, et il va puiser une expertise très variée à l'intérieur de ce regroupement. Donc, par sa mission de soutenir le développement durable et favoriser la protection de l'environnement en Montérégie, le CRE tient toujours une vision de contribuer à un développement harmonieux de la Montérégie.

• (8 h 50) •

Le CRE de Montérégie, c'est, dans le fond, soutenu par un conseil d'administration qui est varié, avec des citoyens, des membres des organismes environnementaux mais aussi des organismes partenaires qui viennent du milieu municipal, du milieu agricole, du milieu professionnel, de la santé, de l'éducation, du social, communautaire et aussi des affaires et industries. Au sein de ce conseil d'administration varié, on est capables d'établir une vision et un consensus général pour le développement durable de l'environnement en Montérégie.

Concernant le mémoire sur le projet de loi n° 85, le CRE Montérégie tient à souligner que le développement du corridor de l'autoroute 30 doit être guidé par les principes du développement durable énoncés dans la Loi sur le développement durable du Québec de 2006. Le projet de loi du gouvernement du Québec doit intégrer la vision durable et partagée déjà élaborée par les acteurs locaux dans le cadre du développement du corridor de l'autoroute 30. Il est

indispensable qu'il prenne en compte chacune des dimensions du développement durable, soit l'économie mais aussi l'environnement et le social. Le développement de l'autoroute 30 devra s'accorder et soutenir les engagements pris depuis quelques années par les collectivités locales tels que les plans métropolitains d'aménagement et de développement et les plans d'action de développement durable.

Le développement du corridor de l'autoroute 30 aura un impact important sur le territoire. On peut penser aux enjeux, qu'ils soient de nature environnementale, agricole ou de développement durable.

On tient à souligner que nous sommes actuellement en déficit de milieux naturels protégés. L'objectif du PMAD est de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal. Actuellement, seuls 9,6 % du territoire sont protégés, dont 78 % en milieu aquatique, ce qui démontre la difficulté énorme de protéger du territoire en milieu terrestre. Rappelons aussi que l'objectif de Nagoya, ratifié par Québec en 2010, est de porter les aires protégées à 10 % en milieu aquatique et à 17 % en milieu terrestre d'ici 2020 — c'est demain, ça. Nous empiétons... Tout empiètement dans ces milieux compromet ainsi l'atteinte de ces objectifs, qu'ils soient des objectifs municipaux ou des objectifs gouvernementaux.

Or, selon les cartes présentées par le projet de loi, on prévoit de favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique dans plusieurs milieux naturels, qu'ils soient déboisés ou milieux humides, sans tenir compte de leur valeur écologique et sociale ou des outils de conservation du territoire déjà en place. Cette façon de faire va à l'encontre de la Loi sur le développement durable et risque d'augmenter la pression sur des milieux naturels d'intérêt pour la conservation.

Un autre objectif du PMAD est aussi d'augmenter la surface agricole cultivée de 6 %, ce qui correspond à une augmentation de 4 400 hectares seulement pour la couronne sud et l'agglomération de Longueuil. Et c'est un objectif qui devait être atteint d'ici 2031. Donc, on considère que l'article 5 du projet de loi va à l'encontre de cet objectif en permettant de déroger à la Loi de la protection du territoire et des activités agricoles.

Aussi, dans un contexte de réduction de dépendance du Québec au pétrole et d'amélioration de l'efficacité énergétique, l'autoroute 30 doit conserver sa vocation première de voie de contournement de Montréal. Le développement de l'autoroute 30 ne doit pas devenir un facteur favorisant l'étalement urbain, qui, outre ses impacts environnementaux et sociaux, pourrait aussi avoir un impact sur la fluidité des transports et, par conséquent, sur l'industrie de la logistique.

Ainsi, afin de limiter l'étalement urbain et de réduire sa dépendance à la voiture, la CMM s'est fixé comme objectif d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages dans des quartiers de type TOD. Or, l'analyse des cartes jointes au projet de loi indique que près de 128 hectares ciblés se trouvent à l'intérieur d'aires TOD, qui toucherait, en fait, six TOD sur... le projet de loi toucherait, en fait, six TOD sur le territoire.

Juste pour rappeler, les TOD sont des zones d'usages mixtes de moyenne à haute densité favorisant l'utilisation des transports collectifs. Pour ce faire, ils doivent être implantés à environ... moins d'un kilomètre d'une station de transport en commun de haute capacité, que ce soit une gare de train ou un transport direct d'autobus. L'implantation d'entreprises de logistique dans ces secteurs irait à l'encontre des principes d'aménagement des TOD et de la planification en développement durable de plusieurs municipalités. Aussi, donc, on considère que... Bien que nous sommes en accord avec le principe de favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique aux abords de l'autoroute 30, il est indispensable que cette implantation s'intègre à une planification concertée et durable du territoire. Les articles 3 et 4 du projet vont donc à l'encontre de ce principe que nous défendons depuis plusieurs années de travailler ensemble, en concertation.

Nous avons aussi plusieurs points concernant les cartes et données, qui nous semblent incomplètes et ne permettent pas d'avoir une vision globale du développement de l'axe routier de l'autoroute 30.

Maintenant, je vais passer aux deux recommandations principales que nous avons. Donc, la première, c'est : Nous recommandons fortement de mettre en place un comité consultatif permanent où tous les acteurs pourront contribuer à un développement responsable et durable de l'ensemble de la périphérie de l'autoroute 30, qu'ils soient des milieux économique, social ou environnemental. Ce comité devrait regrouper, sans s'y restreindre, les diverses instances gouvernementales — municipalités, MRC, CMM et ministères — la CPTAQ ainsi que les acteurs du milieu économique, social et environnemental. Le comité pourrait ainsi porter sa réflexion sur des terrains disponibles et leur vocation dans un contexte global visant la planification durable et à long terme du territoire.

Nous recommandons de retirer aussi les articles 3, 4 et 5 afin de maintenir les outils d'aménagement et de protection du territoire en place. Les processus décisionnels menant à la sélection des zones d'implantation d'entreprises de la logistique doivent être réalisés dans un contexte global et tenir compte de l'ensemble des outils d'aménagement des instances gouvernementales ainsi que de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

Donc, ça fait le tour un peu des éléments qu'on a abordés dans notre mémoire. Nous sommes maintenant disponibles à discuter et à échanger avec vous.

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 beaucoup, M. le Président. Alors, merci, Mme Paris. Merci, M. Bienvenu.

Alors, c'est intéressant, le point de vue que vous apportez, évidemment. C'est un point de vue qui est absolument fondamental, qui est essentiel, qui est celui, évidemment, de la protection de l'environnement. Puis il faut qu'on trouve la meilleure manière de compatibiliser les objectifs qu'on a en matière de développement économique, et, ici, particulièrement le long du corridor de l'autoroute 30, et les objectifs de développement durable, de protection de l'environnement.

Une fois que j'ai dit cela, je voudrais vous amener sur un terrain un petit peu différent, pour l'instant, là, peut-être que j'aurai des questions plus précises, mais... des articles spécifiques. Parce que, comme vous faites des recommandations sur enlever tel article, tel article, tel article, on pourrait se retrouver avec une question, si on suivait votre raisonnement : Devrait-on avoir ce projet de loi? Alors, je vais vous poser la question un petit peu plus directement : Est-ce que vous

pensez vraiment qu'il y a une incompatibilité fondamentale entre les objectifs que vous poursuivez et les objectifs de ce projet de loi, qui est de favoriser du développement économique le long de l'autoroute 30, le long du corridor de l'autoroute 30, particulièrement dans le domaine de la logistique?

Mme Paris (Andréanne) : Bien, l'objectif premier du projet de loi est de favoriser une implantation rapide de l'industrie, puis je pense que, pour arriver à cet objectif-là, il faut... Le guichet unique, c'est quelque chose qu'on considère qui est une très bonne avenue, qui facilite aussi l'intervention des investisseurs étrangers avec un interlocuteur unique. On pense que de travailler en amont est important. Donc, par exemple, de se concerter avant sur les enjeux environnementaux va faciliter l'implantation des industries de la logistique parce qu'on va déjà avoir pris en considération ces éléments-là, avant de sélectionner un site d'implantation pour une industrie. Donc, je ne crois pas... Je crois que, le principe de base qu'on défend, on est d'accord avec vous sur ces éléments-là. On considère, par contre, qu'il y a déjà des outils en place, il y a déjà des structures en place qui connaissent très bien le territoire et qu'il faut travailler de concert avec eux pour vraiment arriver à un développement qui est durable, là, du territoire.

M. Coiteux : Mais ce qu'on nous dit beaucoup, c'est que, comment on fonctionne, à l'heure actuelle, avec les outils, avec les institutions, avec les processus, avec les manières de faire qui sont les nôtres au Québec en ce moment, actuellement... on nous dit que nous perdons des investissements importants, dans ce secteur-là, qui se seraient autrement localisés le long de l'autoroute 30 et qui se localisent, par exemple, en Ontario, on citait beaucoup la compétition de Cornwall vis-à-vis de la partie ouest de la Montérégie. Donc, il y a peut-être un problème avec nos processus actuels, il y a peut-être un problème avec notre façon actuelle de gérer les processus décisionnels.

Donc, je renvoie la question, à ce moment-là. Puis je ne dis pas nécessairement que... Je pense que c'est un bon projet de loi, bien entendu, je pense qu'on propose des choses intéressantes, mais, si vous disiez... Peut-être que ce processus-là qui est proposé dans le projet de loi n° 85, ce n'est pas le bon, mais est-ce qu'il y a autre chose que juste le statu quo qui serait envisageable pour vous?

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

• (9 heures) •

M. Bienvenu (Michel) : Oui, bonjour. Écoutez, en gros, là, on n'est pas contre le principe, O.K., du projet de loi, qui veut faciliter l'implantation de pôles logistiques puis, bon... Ça, on n'est pas contre. Ce qu'on dit, O.K., c'est que ça nous prend une approche plus globale de tout ça. O.K.?

Je vous rejoins, là, tu sais, il faut être conscient, là... On sait bien, par exemple, que, si on ne faisait rien puis qu'on allait, par exemple, à la Commission de protection du territoire agricole, puis il y a des zones agricoles là-dedans, O.K., bien, probablement qu'ils n'autoriseraient pas, O.K., le développement, ce qui forcerait, O.K., un décret, ou peu importe, là, la procédure qui serait choisie. Ça fait que, ça, on est conscients de ça. C'est ce pourquoi on dit : Peut-être qu'il y aurait lieu de développer... puis, je suis d'accord aussi, on sort peut-être du projet de loi, mais de développer d'autres instruments. Je garoché ça, là. Est-ce que la Commission de protection du territoire agricole ne devrait pas être, la commission de protection du territoire, avec des gens, des commissaires nommés qui auraient une vision plus globale, là, que celui de l'agriculture strictement? O.K.? Il y a bien des avenues, là, qu'on peut prendre. Mais ce qu'on dit, c'est que ce qui est fait, O.K., c'est de déterminer certains points et puis sans tenir compte de bien d'autres choses qui ont été adoptées. On parle du PMAD, avec les pourcentages de visés, O.K., on parle de toute la question des milieux naturels à l'intérieur de ces périmètres-là qui ont été délimités. Il y en a aussi, des milieux naturels. Qu'est-ce qu'on va faire? O.K.? C'est un peu tout ça. Donc, ce qui nous amène à dire, bien : Vision d'ensemble, vision globale. Essayons de voir... Puis pas rien que de spotter, en bon français, O.K., certains territoires.

Et puis, quant aux instruments, bien, pour répondre à ça, il faudrait se la poser, la question. Est-ce qu'on connaît tous les origines de la Commission de protection du territoire agricole ou de la Loi sur la protection du territoire agricole? Mais peut-être qu'on est passés à une étape où on doit dire : Bien, protégeons notre territoire, mais regardons-le d'une manière... d'ensemble, O.K., pas strictement du point de vue de l'agriculture.

Mais je vous laisse des avenues, là, ce n'est pas... On pourrait discuter de ça longtemps.

M. Coiteux : Vous voulez ajouter quelque chose? Je sentais que vous vouliez ajouter quelque chose.

Mme Paris (Andréanne) : Oui. On a aussi... Juste un autre exemple d'une façon de faire, qui est la nouvelle loi sur les milieux humides et hydriques, qui... Dans son objectif, bon, c'est de déterminer les milieux d'intérêt, donc lesquels milieux sont vraiment... qu'on ne doit pas toucher, déterminer aussi les milieux où qu'on pourrait faire de la compensation.

Donc, tout ce processus-là qui est défini dans cette loi-là a une vision de concertation, concertation des acteurs locaux, concertation avec les propriétaires, concertation, donc de prendre en compte ces idées-là. Puis, dans un projet de loi comme ça, qu'on détermine une vision globale, bien, c'est des mécanismes qui pourraient aussi être mis en place soit via une... comme M. Bienvenu l'expliquait, mais c'est une façon de faire qui est importante, de travailler en amont pour assurer la fluidité, finalement, des travaux par la suite, là.

M. Coiteux : Le guichet unique, là, comment vous le voyez, vous? Comment vous souhaiteriez que ça fonctionne, le guichet unique qui est proposé par le projet de loi?

Mme Paris (Andréanne) : Présentement, le guichet unique, dans le projet de loi, il semble inclure seulement les ministères concernés. Est-ce que c'est les principes... Est-ce que le guichet unique devrait rester comme ça, ou plutôt

on devrait intégrer, par exemple, des gens des municipalités, aussi des gens du milieu environnemental et... pour avoir, justement, cette vision-là, ou ça doit être fait en amont? Je ne sais pas quel mécanisme qui est le plus adapté avec les outils qu'on a présentement, mais c'est clair qu'il faut que les principes qui déterminent ce guichet unique là d'implantation aient déjà une vision ou aient eu des documents de réflexion globale sur l'aménagement du territoire, là, qui incluent l'ensemble des principes du développement durable.

M. Coiteux : On a eu beaucoup de discussions, hier, puis je veux juste vous entendre là-dessus. De votre point de vue, c'est un projet de loi qui vise à faciliter... En tenant compte de la protection du territoire agricole et la protection de l'environnement, là. Ce n'est pas n'importe quel terrain, là, qui serait proposé, là, il y a tout un processus, là, pour la sélection des terrains qui tient compte de tout ça. Le guichet unique n'exclut pas le ministère de l'Environnement et les préoccupations du ministère de l'Environnement, loin de là, au contraire. Bon. Mais la question qui a été soulevée par quelques-uns, hier, c'était à savoir : Pourquoi se limiter à la logistique? On a nos points de vue, là, là-dessus. J'en ai donné un hier, d'ailleurs, ma préoccupation à l'égard d'un élargissement potentiel de ça. Mais j'aimerais vous entendre, vous, là-dessus. Est-ce que l'angle logistique devrait être le seul?

Mme Paris (Andréanne) : Bien, on est toujours... Puis je pense que c'est un principe qu'on défend, de vision globale du territoire, d'économie circulaire aussi, d'implanter... Si on plante des industries de la logistique, il faut immédiatement planter des industries connexes qui permettent d'avoir... de diminuer notre empreinte écologique. Donc, d'avoir cette vision globale là, je pense que c'est essentiel. Puis ça permet un développement durable.

Puis l'industrie de la logistique, tu sais, c'est sûr que, comme on mentionne dans le mémoire, on est sur l'autoroute 30, qui est la voie de contournement de Montréal. On veut s'assurer aussi que les entreprises qui sont favorisées, dans ce secteur-là, tu sais, n'amènent pas aussi l'étalement urbain, de toujours avoir cet enjeu-là de réduction aussi de l'étalement urbain, de la pression sur les milieux naturels.

M. Coiteux : Qu'en est-il, maintenant... Parce qu'il y a une autre discussion qu'on a eue hier, qui était la nécessité éventuellement de faire des investissements importants pour améliorer la fluidité le long de l'autoroute 30 entre la 10 et la 15... entre la 10 et la 20, pardon.

Mme Paris (Andréanne) : C'est une question toujours... Est-ce qu'on augmente la fluidité ou on essaie d'inciter les gens à réduire leur consommation et la voiture solo? Avec les TOD, c'est un peu ce qui est proposé, de favoriser le déplacement en transport en commun, qui est probablement un investissement à long terme, pour le Québec, qui est plus intéressant que de faire uniquement de l'élargissement d'autoroute. Et, s'il est fait, il faut immédiatement penser à des voies de covoiturage, de transport en commun qui sont spécifiques; à tout le transport aussi à vélo, qui devient de plus en plus populaire, je dirais, dans les secteurs, aussi, de la Montérégie. Donc, si c'est fait, il faut que ce soit fait aussi dans cette vision-là. On a des objectifs importants de réduction de gaz à effet de serre pour les prochaines années, puis il ne faut pas les oublier.

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

M. Bienvenu (Michel) : Oui. Si je voudrais ajouter quelque chose là-dessus... Je suis totalement d'accord avec ce que Mme Paris dit, sauf qu'effectivement qu'il va falloir tenir compte de l'augmentation du volume de transport. On a eu des présentations à cet effet-là, là, par ceux qui sont en train de développer le port de Montréal, l'extension du port de Montréal à Contrecoeur, là. Puis je ne vous donnerai pas de chiffre ce matin, là, mais, l'augmentation du volume de camions, là, j'ai la figure de 2 000 camions par jour qui est de plus sur l'autoroute 30. Mais là ce n'est pas entre la 10... c'est entre Contrecoeur puis la 20, O.K., qui est à peu près le secteur... qui n'est pas trop occupé actuellement, mais qui va le devenir si ça, ça se fait, là. Ça va être... Je vois M. Bergeron, qui doit être très au fait de cette situation-là. Tu sais, à première vue, on dit : On élargit, ça ne donne rien parce que ça va se remplir, O.K.? Sur l'autre bord, moi, je pense qu'il va falloir y penser, parce qu'on va avoir un trafic insoutenable. D'un autre côté, bien, faisons-le en tenant compte de ce que Mme Paris a dit, d'avoir des voies puis de faciliter les... Tu sais, j'ai tout le temps dit : Le transport en commun, c'est fondamental, O.K., mais les gens vont le prendre si c'est accessible, tu sais. Ça fait qu'il y a tout ça qui entre en ligne de compte.

Puis ça rejoint, je dirais, notre thématique de notre présentation de ce matin. C'est de dire : Oui, on est d'accord, O.K., il faut... mais, sur l'autre bord, c'est très important d'avoir une vision d'ensemble de tout ce secteur-là, qui part de Contrecoeur puis qui se rend, là, presque jusqu'à Vaudreuil, là, si on veut, là, O.K.? C'est fondamental d'avoir une vue d'ensemble. Puis des fois, bien, si on pointe, O.K., seulement certains périmètres, O.K., bien, on passe à côté du vrai problème. C'est le seul... Je pense que c'est notre commentaire fondamental, ce matin.

M. Coiteux : Il nous reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Auger) : À peu près 3 min 30 s.

M. Coiteux : De mon côté, moi... Je ne sais pas si j'ai un collègue qui aurait une question. Moi, de mon côté, j'ai posé mes questions.

Le Président (M. Auger) : Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Chevarie : Oui, merci. Merci, M. le Président. Je salue d'abord M. le ministre, mes collègues. Merci pour votre présentation.

Dans la première partie de votre mémoire, vous souhaitez que les quartiers... ou le développement résidentiel se fasse selon le type de quartier TOD, et j'aimerais ça vous entendre un peu plus là-dessus, je sais que vous l'avez effleuré rapidement. Concrètement, qu'est-ce que ça veut dire dans un projet comme celui-là?

• (9 h 10) •

Mme Paris (Andréanne) : Bien, présentement, en fait, on ramenait ce principe-là parce qu'actuellement le projet de loi affecte plusieurs TOD. Les TOD, c'est des développements de moyenne à très haute densité, des développements résidentiels mais aussi avec des mixités, avec du commercial à l'intérieur, où les gens peuvent se déplacer à pied et laisser la voiture parce qu'il y a une station de transport à haute capacité à proximité. On parle de, généralement, un rayon d'un kilomètre autour d'une station de transport en commun, qui est généralement une gare ou un transport autobus, là, de voie directe, là.

Dans le fond, ces emplacements-là sont déjà définis dans le PMAD parce qu'ils sont déjà attachés à des stations par les gares à Candiac, toutes les gares qu'on retrouve sur la voie ferroviaire. Donc, ils sont déjà... il y a déjà des périmètres autour de ces gares-là. Et là le projet de loi voit des zones d'implantation, parce que c'est des quartiers, des fois, qui peuvent avoir les zones industrielles ou périurbaines, où il pourrait y avoir du développement. Donc, nous, ce qu'on ramenait, c'est que ces quartiers-là sont très favorables parce qu'ils permettent une réduction, vraiment, de l'engorgement dans les routes, une réduction de l'utilisation de la voiture, et des émissions de gaz à effet de serre, et tous les bienfaits, aussi, sociaux de la marche, et tout ça. Donc, on voit un avantage réel à l'implantation de ces quartiers-là, puis il faut s'assurer que ce soit en accord avec le projet de loi.

Le Président (M. Auger) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine. 1 min 30 s.

M. Chevarie : Oui, O.K. Votre quatrième point, vous parlez d'une consultation où on pourrait avoir une réflexion collective sur les objectifs du projet de loi ou les modalités du projet de loi, mais comment le processus... Actuellement, en commission parlementaire, c'est un peu ça, une consultation, puis... Qu'est-ce que vous souhaitez de plus que la commission parlementaire par rapport à votre recommandation?

Mme Paris (Andréanne) : Bien, en fait, les besoins et tout l'aménagement du territoire, c'est en constante évolution, donc il faut qu'il y ait quelque chose de permanent, avec des gens qui se rencontrent de façon régulière et qui déterminent, finalement, une vision qui est beaucoup plus globale, qui n'est pas non plus seulement limitée au périmètre, là, très, très près de l'autoroute 30 mais avec une vision globale du développement du secteur. Puis il faut prendre, justement, en considération aussi... Il y a quand même très peu d'acteurs environnementaux qui sont ici. Le ministère de l'Environnement, de ce que j'ai cru comprendre des échanges d'hier, n'est pas non plus à la table des ZIP, et ça semble être un frein aussi à une augmentation, des demandes d'autorisation, du processus... de la longueur du processus d'autorisation, au niveau de l'implantation des industries. Donc, on considère que...

Le Président (M. Auger) : Mme Paris, désolé, nous devons poursuivre avec l'opposition officielle...

Mme Paris (Andréanne) : D'accord.

Le Président (M. Auger) : ...pour 9 min 30 s, et M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je vous salue bien bas, M. le Président. Je salue le ministre, l'équipe de la députation du parti gouvernemental, mes collègues ainsi que le député de Blainville. Je vous salue. Merci d'être présents avec nous.

Évidemment, d'entrée de jeu, le ministre a dit que votre point de vue et... votre expertise avait sa place dans la réflexion. Je veux poser une ou deux questions, puis ensuite je vais laisser mon collègue vous en poser. Moi, j'ai une question très, très... Je sais que vous allez m'amener des réponses concrètes, donc j'en profite. La 30, on parlait, là, que c'était une voie de contournement et il fallait que ça le reste. Ça, j'ai bien compris ça, puis on est tous d'accord avec ça. Mais actuellement, entre la 10 puis la 20 — puis je veux vraiment vous entendre là-dessus — entre la 10 puis la 20, actuellement, c'est très, très, très problématique. Comme je le disais hier, puis je le répète, avec l'arrivée du terminus du REM, qu'ils souhaitent au carrefour Dix30, étant donné qu'il y a un gros projet domiciliaire qui va être créé dans le Quartier Dix30, on va aussi probablement voir naître le pôle logistique de Contrecoeur, déjà là il y a une congestion très, très, très forte. Moi, j'aurais idée de dire : Bien, on va élargir entre la 10 et la 20, mais là vous nous dites... puis c'est correct, vous dites : Bien, il faudrait voir d'autres aspects, comme le covoiturage, bon, la fin de l'auto solo. Moi, j'en suis, mais, à court terme, là... Parce que, là, il y a le transport en commun aussi, là. Qu'est-ce qui peut être fait à court terme? Si vous étiez, là, au ministère des Transports, on dit : On a un problème, là, puis ça va s'exacerber, concrètement, là, à court terme, qu'est-ce qu'on fait?

Le Président (M. Auger) : Mme Paris.

M. Therrien : Il faut le régler, le problème, là, je vous le dis, il faut régler ça rapidement.

Mme Paris (Andréanne) : C'est sûr que c'est toujours tentant d'agrandir les autoroutes, mais ce qu'on se rend compte, c'est que plus qu'il y a d'espace sur l'autoroute pour y aller, plus qu'il y a de gens qui vont s'éloigner et utiliser ces espaces routiers là pour se déplacer sur de plus longues distances. Donc, à court terme, c'est difficile de régler rapidement ce problème-là. Puis, à long terme, l'implantation uniquement de... ou l'élargissement uniquement de l'autoroute ne règlera pas non plus le problème.

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

M. Bienvenu (Michel) : Une idée comme ça, là, puis ça n'a pas été discuté au conseil d'administration ni rien, O.K., il y a plusieurs États... puis là je vous amène sur un terrain, là, qui n'est carrément pas... mais il y a plusieurs États américains, puis je pense qu'en Europe aussi ça existe, qui ont adopté une réglementation pour limiter la circulation des camions lourds, O.K., entre certaines périodes de temps il y a des plages, là, qui existent. Ça pourrait être une solution, O.K., de dire... Je ne me souviens plus trop, trop quels États, aux États-Unis, là, mais il y en a plusieurs qui ont dit : Bien, entre six heures puis neuf heures, il n'y en a pas, de transport par camion, O.K., puis, entre telle heure l'après-midi puis... — je vais dire un chiffre, là — entre quatre heures et six heures, c'est la même chose. O.K.? Les gens se sont adaptés. On pourrait penser aux problèmes économiques qui découlent de ça, O.K., mais les compagnies de transport se sont adaptées aussi parce qu'effectivement, O.K., il y a moins de circulation. Tu sais, on sait que... Moi, d'expérience, là, parce que je suis de Boucherville puis je vis ça, là, à tous les jours, O.K., une diminution d'à peu près 20 % de la circulation permet une circulation relativement fluide, là, O.K.? Ça fait que si ça, c'était fait... Parce que, si vous le prenez, là, entre 6 heures et 9 heures, là, il y a tellement de camions lourds, là, que, si ça diminuerait, ce serait bon pour l'environnement, parce qu'effectivement il y aurait moins de congestion, O.K.?

Je vous lance ça, là, O.K., mais je vous lance ça... On en a parlé, là, mais ce n'est pas une position...

M. Therrien : Bon, parallèlement à ça, moi, je suis un gars de la Rive-Sud, là, j'ai à peu près toujours vécu sur la Rive-Sud, quand je prends la 132 sur le bord du fleuve, là, elle est trois voies puis elle n'est jamais congestionnée ou à peu près. Alors, quand on parle d'étalement urbain, on dit : Bien, quand on élargit à trois voies, ça devient très congestionné, mais, si on regarde la 132 entre la 10... pardon, entre la 20 et... jusqu'à Candiac, elle est à trois voies, puis on ne la voit à peu près jamais congestionnée. Ça fait que c'est pour ça que je me disais : Bien, peut-être, si elle est élargie à trois voies, ça pourrait suivre l'exemple de ce qui se passe sur la 132, parce qu'elle n'est pas congestionnée. Puis il y a du monde en maudit, là, tu sais, tu parles de Brossard, tu parles de Saint-Lambert, Boucherville. Il y a du monde à la shop, là.

Je ne veux pas... Bien, en tout cas, j'ai bien entendu vos réponses. Je voudrais, avant de passer la puck à mon collègue...

M. Bergeron : S'il reste du temps.

M. Therrien : Une minute. Il reste 4 min 30 s? O.K., je vais laisser... C'est de valeur, il aurait fallu avoir...

M. Bergeron : Vas-y, vas-y, vas-y.

M. Therrien : Bien, une minute, pas plus qu'une minute, O.K.?

Le ministre a parlé de guichet unique, et je pense que la préoccupation du ministère de l'Environnement se retrouve dans le guichet unique, c'est ce que j'ai compris. Comment vous trouvez cette possibilité que, dans le guichet unique, on ait, évidemment, à tenir compte de l'environnement puis à tenir compte de l'étalement urbain dans le même sens? Est-ce que vous feriez confiance à un genre de guichet unique où on verrait le ministère de l'Environnement puis les municipalités avoir leur place au sein de ce guichet-là? En 30 secondes.

Mme Paris (Andréanne) : Ce serait une très grosse avancée, parce que le ministère de l'Environnement est aussi responsable du développement durable et aurait une vision qui serait beaucoup plus juste de tout ça. Il ne faut pas oublier aussi, non plus, le milieu social et l'importance des milieux naturels. Et la détermination des milieux naturels se fait maintenant avec les municipalités d'intérêt. Donc, il faut avoir de la vision globale, puis ce serait déjà une avenue qui serait beaucoup plus intéressante, mais prendre en considération le pouls du milieu est toujours aussi, dans ce processus-là, un élément important et majeur pour s'assurer de l'acceptabilité sociale.

Le Président (M. Auger) : M. le député de Verchères. On ne prend pas de chance.

• (9 h 20) •

M. Bergeron : M. le Président, en fait, tous les ministères doivent se conformer aux dispositions de la Loi sur le développement durable. C'est évidemment le ministère de l'Environnement qui assure, pour ainsi dire, la... qui a la main haute sur la loi, mais tous les ministères ont l'obligation de se conformer à cette loi.

Écoutez, vous le savez, j'ai été porte-parole de notre formation politique en matière de développement durable et d'environnement, je suis donc très sensible aux arguments que vous avancez. Mais on est bien conscients du fait qu'au Québec près de 50 % des émissions de gaz à effet de serre sont dues au secteur du transport. Il y a donc des gestes à poser à la fois au niveau du transport de personnes et au niveau du transport de marchandises.

Au niveau du transport de personnes, vous insistez sur l'importance de conserver à l'autoroute 30 sa vocation d'autoroute de contournement. Or, dans les grandes métropoles nord-américaines, souvent, les autoroutes de contournement

ont effectivement trois voies pour assurer l'efficacité de cette voie de contournement. Et là on voit véritablement un stationnement à ciel ouvert presque à temps plein entre l'autoroute 20 et l'autoroute 10, sur l'autoroute 30. Et ça, vous êtes conscients, tout comme moi, des impacts environnementaux considérables qui découlent de ces moteurs qui tournent au ralenti pendant de longues heures. Donc, il y a quelque chose qui doit être fait.

Est-ce que l'élargissement doit prendre en considération covoiturage, transport en commun? Je pense que oui. Mais il faut effectivement qu'on pose des gestes pour assurer, un, que la 30 joue son rôle; deux, qu'elle assure la fluidité de la circulation.

Quant au transport de marchandises, bien, justement, je vois l'implantation de pôles logistiques comme une façon d'assurer l'intermodalité du transport de marchandises, pour permettre de placer sur le mode de transport le plus rapide, le plus efficace et le moins coûteux en termes d'empreinte écologique... Il y a donc un avantage, je dirais, considérable sur le plan environnemental de l'implantation de ces pôles logistiques au Québec.

Donc, ça, c'est un aspect que je n'ai pas vu dans votre mémoire d'aucune façon. Comment vous analysez cet angle-là que je vous soumetts présentement?

Mme Paris (Andréanne) : Bien, c'est sûr qu'on n'a pas fait les analyses sur l'impact qu'aurait, par exemple, l'élargissement de l'autoroute 30, ces choses-là. Les impacts du stationnement à ciel ouvert qu'on a actuellement sont assurément très grands pour l'environnement.

Pour l'implantation des industries de la logistique, nous aussi, on considère que c'est une voie intéressante. Puis, quand elle est bien faite et bien planifiée, elle peut avoir aussi une réduction... On a le train à proximité, le transport, aussi, par bateau, ces choses-là, on est près des grands centres. Donc, on était... puis on l'a mentionné, qu'on est favorables à l'implantation de cette industrie-là aux abords de l'autoroute 30. La façon de faire, maintenant, qui reste à déterminer, et de s'assurer qu'on prend, comme vous dites, en compte l'ensemble des éléments du développement durable dans cette politique-là.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup. Nous allons maintenant poursuivre avec le porte-parole du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Blainville. Toujours 6 min 30 s.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. M. le ministre, collègues, ça me fait plaisir. Mme Paris, M. Bienvenu, merci.

D'abord, juste en passant, là... Parce que vous nous dites : «En cette période estivale, nombreux sont les acteurs...» Vous nous reprochez un peu qu'on fasse ça l'été, là. Mais mon problème à moi, il est autre, c'est que le projet de loi, il a été déposé en 2015, puis pourquoi je suis ici, là, cet été, puis je ne suis pas avec mes commettants à Blainville, là, c'est parce qu'il y a eu d'autres projets de loi. Ça fait que ne dites pas, là, que le temps, là... Les organismes avaient suffisamment de temps. Le projet de loi, il a été déposé en 2015. Puis le gouvernement, lui, bien, évidemment, à cause du projet de loi n° 122, et tout ça, puis de son horaire, nous fait rentrer, là. Ce n'est pas... On n'a pas choisi ça, là. Il n'y a pas personne qui s'est dit : Ah! on va faire ça l'été, là, puis on va venir pour vous contrer, là, oubliez ça, là. On est là, là, parce que justement le projet de loi avait été déposé en 2015, puis le gouvernement voulait le passer, donc inévitablement il fallait travailler cet été pour être capable de réussir à passer le projet de loi. Mais ce n'est pas une question, là... Les groupes avaient suffisamment de temps, là. Puis je lisais aujourd'hui dans *Le Devoir* la même chose, là. Les organismes, ils avaient du temps, là. C'est juste parce qu'à quelque part, là... C'est l'organisation, peut-être. Vous, vous êtes là, donc vous en êtes la preuve vivante, vous êtes capables de vous présenter devant nous. Mais ça, je vous le dis, là, puis pour ceux qui nous écoutent, là, je ne peux pas accepter ça, parce que le projet de loi, il a été quand même déposé en 2015, puis c'est pourquoi, là, on est ici, là. Juste à titre de commentaire. O.K.?

Ensuite, là, les concepts TOD, bon, là, les concepts TOD, vous, vous trouvez que c'est la trouvaille du siècle. Moi, je suis à Blainville, là, puis, je vous le dis, les concepts... Blainville, *MoneySense* a calculé... ils ont un palmarès, là, Blainville, c'est la ville où il fait le mieux élever des enfants au Canada. Et, moi, les concepts TOD, ce que ça a fait, c'est que, dans un quartier où il y avait de l'unifamilial abordable, aujourd'hui j'ai des condominiums de luxe que les familles ne peuvent pas se payer, tout près d'une nouvelle école. Comprenez-vous, là? C'est ça, les... Tu sais, à un moment donné, là, l'équilibre, là, vous trouvez... il faut regarder ce que ça fait, et ce n'est pas toujours... On essaie de dresser un portrait de ce qui se passe puis on essaie de trouver des solutions idéales, mais, dans la vraie vie, ce n'est pas toujours comme ça que ça fonctionne. Et, avec le projet de loi qui nous est déposé, 85, ce qu'on s'aperçoit, c'est que, si on ne fait rien, bien, Cornwall nous enlève des équipements, puis ils nous enlèvent des entreprises puis des emplois. Donc, on se doit d'agir.

Donc, l'équilibre, c'est, oui... puis je suis d'accord avec vous, mais, quand vous demandez à ce qu'on retire l'article 3, qui justement a pour but d'enlever tout impact des réglementations pour de la rapidité, j'ai beaucoup de difficultés, parce que notre problème, au Québec, présentement, ça prend trop de temps avant qu'on soit capables de satisfaire l'industrie. Donc, il faut trouver une solution. Une de ces façons-là pour les pôles de logistique, évidemment, c'est d'y aller avec des plans, des territoires déjà désignés, pour lesquels il y aura une réglementation qui aura déjà été négociée avec le milieu. Et puis, après ça, bien, une fois que c'est adopté, bien, on peut y aller, puis on évite la réglementation, les réglementations applicables.

Donc, ça, c'est pour une question de compétitivité. Est-ce que vous le comprenez?

Mme Paris (Andréanne) : Je comprends tout à fait votre point de vue.

J'aimerais rappeler que, selon les études qui ont été faites dans le cadre du PMAD avec le Conference Board of Canada puis l'évaluation des zones industrielles disponibles, actuellement disponibles, on n'est pas en lacune d'espaces

industriels à développer. Il semble qu'il faut aussi se le rappeler. Donc, il y a des espaces industriels qui sont déjà disponibles qui doivent être optimisés et maximisés, et, dans ces zones industrielles là, on peut déjà travailler avec les industries à l'implantation de l'industrie.

Parallèlement à ça, on suggère de tout de suite penser à un mode de concertation pour que justement les municipalités et MRC soient déjà prises en considération dans le processus décisionnel, et aient une vision globale, et adaptent leurs habitudes d'aménagement à la vision globale qui est déterminée par ce comité-là.

Donc, ce n'est pas en contradiction. Présentement, on a les espaces disponibles. On regarde les analyses, on a quand même 800 hectares si on retire les TOD, si on retire les espaces qui sont déjà zonés en conservation et les espaces qui sont agricoles ou avec d'autres... qui ont évolué, là, depuis le temps, parce que, même si le projet a été déposé en 2015, il y a eu beaucoup d'évolution, et il faut toujours refaire les analyses pour prendre en considération le nouvel aménagement du territoire. Donc, à travers tout ça, il reste encore 800 hectares qui est disponible à l'industrie pour l'implantation, actuellement.

M. Laframboise : Sauf que, pour les équipements, les espaces nécessaires pour des complexes de pôle logistique, on n'en a pas. C'est ça, le problème. C'est des grandes, grandes superficies de terrain. Donc, c'est ce qu'il faut prévoir.

Donc, ça, je veux bien, quand on regarde tous les espaces, les petits coins, les petits recoins, mais... Je peux comprendre, là, sur la Rive-Sud, parce que moi, sur la Rive-Nord, je vis la même chose, là, je n'ai aucun terrain d'un million de pieds carrés de disponible. Donc, à quelque part, ça veut dire que des grandes industries qui voudraient s'installer chez nous, sur la Rive-Nord, il n'y en a pas, d'espace de disponible. Comprenez-vous, là? Et ça, la réalité, là, je peux comprendre que la Rive-Sud vit la même chose. Donc, oui, quand vous, vous analysez puis vous prenez les petits recoins, des parcs puis... mais il y a des équipements, maintenant, qui ont besoin de grands espaces.

Il faut le faire, je veux dire, je ne vous dis pas qu'à quelque part il n'y a pas du travail à faire, le ministre vous l'a dit, là, les ministères ont été concernés, l'environnement est dedans, mais il faut quand même s'adapter à la réalité économique. Si on ne le fait pas, on ne sera pas dans le marché, tout simplement. C'est juste ça que je veux vous dire. Je sais que vous êtes consciente de ça. Mais, l'analyse, moi, je me fie au gouvernement qu'il l'a faite, ils ont fait l'analyse. Et, pour des pôles logistiques, ça prend des nouveaux emplacements de disponibles. Moi, je... Et, je vous dirais, je suis conscient que vous avez probablement écouté les rapports des différentes MRC, des municipalités, qui nous expliquent la même chose. Merci.

Le Président (M. Auger) : Désolé, M. le député, c'est tout le temps que nous avons. Donc, Mme Paris et M. Bienvenu, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission.

Je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 9 h 28)

(Reprise à 9 h 31)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de la Table des préfets et élus de la couronne sud. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre présentation et, par la suite, une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien sûr, vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre présentation.

Table des préfets et élus de la couronne sud

M. Haineault (Claude) : Bonjour. Bonjour, M. le Président. Mon nom est Claude Haineault, je suis président de la table de la couronne sud. Vous le savez maintenant, je suis également maire de Beauharnois. Je suis accompagné de M. Joël Bélanger, qui est le directeur général de la table de la couronne sud, et de M. Jean-Claude Boyer, maire de Saint-Constant et préfet de la MRC de Roussillon.

Ce matin, comme je vous expliquais, M. le Président, nous allons tenter de raccourcir notre présentation parce qu'on a eu déjà largement l'occasion de vous présenter nos points de vue autant comme villes que comme MRC, et également nos collègues de Vaudreuil-Soulanges et de Marguerite-D'Youville, qui ont aussi fait des présentations dans le même sens.

Tout d'abord, vous dire que la table de concertation de la couronne sud existe depuis 2003 et que nous représentons six MRC et 40 municipalités de la couronne sud de Montréal, comprises dans le territoire de la communauté métropolitaine. Et nous représentons 500 000 citoyens.

Premièrement, je vous dirais que nous sommes d'accord avec le projet de loi, que nous considérons que la 30, pour nous, n'est pas qu'une voie de contournement mais bel et bien un corridor de développement économique sur la rive sud.

Nous avons, dans notre mémoire, soulevé trois points principaux, qui sont, premièrement, le territoire visé. Pour nous, il est clair que le territoire doit être celui qui est compris entre Vaudreuil et Contrecoeur tout le long du corridor de la 30, en incluant, bien évidemment, les zones industrialo-portuaires de la zone de Montréal. Le détail des territoires concernés, après ça, peut faire l'objet d'ententes avec les villes pour les définir de façon plus systématique.

Le décret — c'est le deuxième point — notre position, c'est que, si un décret devenait nécessaire, il devrait être précédé d'une entente avec les villes concernées tant par un éventuel dézonage que par les compensations qui en découleraient, dans le respect, évidemment, des règles d'aménagement qui ont cours actuellement dans les villes et MRC concernées.

Le guichet unique, pour nous, le troisième point principal, c'est là pour accélérer les décisions et ne doit surtout pas être une étape supplémentaire. Pour nous, notre compréhension, c'est que le guichet n'est pas là pour autoriser des fonctionnements qui autrement seraient défendus, le guichet est là pour faire en sorte que ça s'accélère. Donc, il doit asseoir autour d'une même table tous les intervenants des différents ministères, les villes, évidemment, concernées et d'autres organismes, qui pourraient être soit Investissement Québec, ou, selon le cas, Hydro-Québec, ou d'autres intervenants; assire tout le monde ensemble de telle sorte que toutes les données sont connues au départ et qu'on ne fasse pas chacun des demandes, une après l'autre, qui fait qu'on se retrouve avec des délais à ne plus finir et que les gens s'en vont ailleurs que sur le territoire du Québec.

Donc, pour nous, c'est d'abord ça, un guichet unique. Ça doit inclure les villes comme participants, en plus des ministères et organismes. Puis nous pensons que le domaine d'intervention doit être élargi, pas être spécifiquement au niveau de la logistique de transport, mais à l'ensemble des activités de développement économique, encore une fois, parce que, pour nous, le guichet unique puis le décret, c'est deux affaires à séparer. Puis le guichet unique, c'est là pour accélérer les décisions et faire en sorte que le développement économique se fasse.

Donc, là-dessus, mon collègue, et moi, et M. Bélanger, on est disponibles pour d'autres questions. C'est sûr que le territoire, pour nous, il a été clairement défini par Marguerite-D'Youville, hier, et on s'en tient à ça. Donc, ça fait le tour de ma présentation.

M. Boyer (Jean-Claude) : C'est un peu ce qu'on s'était dit, tout à l'heure, Claude et moi. On s'est vus hier à deux reprises. Donc, à un moment donné, on s'est dit : Demain, je pense qu'on va être redondants. Puis on ne veut pas être redondants, donc c'est pour ça qu'on est un peu courts ce matin. On se demandait, même, si on devait venir le faire, finalement. Mais donc on a quand même la table des préfets et des élus à représenter, quand même.

Bon, notre position, c'est la même qu'hier, là. Donc, on vous écoute. S'il y a des points à spécifier ou à aller un petit peu plus loin, on...

Le Président (M. Auger) : Bien, merci beaucoup. En passant, très bonne synthèse. Très clair. Donc, M. le ministre, vous avez quand même 16 minutes à votre disposition.

M. Coiteux : ...synthèse, oui. Oui, bien, je n'en aurai pas besoin, M. le Président, je ne pense pas. Peut-être que certains de mes collègues auront des questions, mais, en ce qui me concerne, on a eu de bonnes discussions hier, donc...

Maintenant, c'est bien que vous reveniez sous un autre chapeau parce qu'en même temps vous avez fait une synthèse assez claire, dans le fond, de ce qu'est votre vision, et puis ça pose très clairement les enjeux que vous souhaitez que nous considérions dans d'éventuelles modifications qui pourraient être proposées au projet de loi n° 85.

Je réitère que j'ai une préoccupation importante à l'égard d'un élargissement à d'autres secteurs, pour tous les précédents et, mettons ça comme ça, n'ayons pas peur des mots, toutes les jalousies que ça pourrait susciter partout au Québec parce que, on dirait, dans le fond, ce serait comme un régime d'exception pour une seule région. Et, à ce moment-là, pourquoi ces mécanismes différents ne devraient pas être appliqués partout sur le territoire? Mais là, à ce moment-là, ce serait une grosse remise en question de nos modes actuels de fonctionnement, ça nécessiterait une grande réflexion.

Cependant, cependant, j'entends bien la nécessité de respecter les plans d'aménagement, de travailler en partenariat avec les villes, avec les MRC. J'entends bien ce que doit être le rôle du guichet unique. Le guichet unique, ce n'est pas un goulot d'étranglement, c'est un facilitateur pour que ça aille plus vite et pour éviter de répéter les mêmes analyses et de les envoyer à gauche et à droite. L'objectif de tout ça, c'est que, lorsqu'on a un bon projet puis qu'on a un terrain adéquat pour le faire, avec une communauté qui souhaite l'accueillir, bien, on devrait tout mettre en oeuvre pour que ça puisse se faire rapidement.

Alors, je vais prendre vos commentaires et votre synthèse de cette manière-là, pour qu'on puisse faire les travaux d'analyse et les réflexions nécessaires pour éventuellement, donc... je ne peux pas statuer là-dessus aujourd'hui, mais pour éventuellement faire des propositions aux collègues de la commission lorsqu'on arrivera au stade de l'étude article par article. Puis je vous remercie beaucoup pour votre présentation.

M. Haineault (Claude) : Si vous me permettez un commentaire...

Le Président (M. Auger) : Bien sûr.

M. Haineault (Claude) : ...le guichet unique n'a peut-être pas à être une particularité pour rendre les autres jaloux mais pourrait peut-être être un modèle de fonctionnement qui pourrait s'appliquer, après ça, à d'autres régions et pour d'autres projets, et on est prêts à se présenter comme projet pilote pour montrer que ça pourrait marcher et accélérer les choses.

Une voix : Être appliqués ailleurs, exact. Tout à fait. C'est un bon point.

M. Coiteux : Peut-être, peut-être. C'est une idée qui trouve une place dans ma réflexion.

Le Président (M. Auger) : Qui peut faire du chemin. Ça va, M. le ministre? Donc, nous allons poursuivre avec l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Haineault. Bonjour, M. Boyer. Et bonjour, M. Bélanger.

Alors, je viens du milieu de l'enseignement, puis ils disent toujours que la pédagogie, c'est de répéter. Alors, le clou, on fesse sur le même clou.

M. Haineault (Claude) : Moi aussi, je viens de là.

• (9 h 40) •

M. Therrien : Oui, bon, c'est ça, on se comprend bien. Vous connaissez bien cette technique, évidemment.

Non, mais, écoutez, j'apprécie beaucoup de vous revoir parce que moi, je vais avoir deux, trois questions parce qu'à partir de votre présentation il s'est passé autre chose, et puis aussi dans ma réflexion, puis aussi le ministre qui va discuter, puis on essaie, tu sais, de clarifier pas mal ce qui va arriver avec le projet de loi. Ça fait que je vais peut-être avoir deux, trois questions. Donc, je vais vous laisser le moment pour répondre.

Nous, on a fait une tournée, là, on a approché les PME dans les différentes régions du Québec puis, à un moment donné, on parlait aussi de guichet unique. Tu sais, c'est pas mal à la mode, de parler de guichet unique. Puis la manière que les gens parlaient, quand on parlait de guichet unique, puis là j'imagine... je ne sais pas si c'est ça que le ministre a en tête, de toute façon on aura le temps d'en discuter plus tard, là, mais, pour les PME, c'est d'avoir une personne-ressource qui représente le gouvernement, puis tu dis à cette personne-là : Nous, on a besoin de telle, telle chose, et cette personne-là représente le gouvernement puis elle dit : Bien, on va vous lancer dans... tu sais, on va vous donner toutes les informations des différents ministères pour que ça aille plus vite. Je ne sais pas... Et puis je ne veux pas prêter des intentions au ministre, très, très, très loin de là, mais... Parce que, tu sais, quand on a parlé de guichet unique, ce n'était pas défini, puis là on apprend à partir de ses propos comment on va le définir. Mais, si moi, je vous disais, exemple : Vous avez une table de concertation, vous êtes présents, mais le guichet unique, c'est d'avoir un représentant du gouvernement qui représenterait tous les ministères, ça, est-ce que... Qu'est-ce que vous aimeriez le mieux, d'avoir un représentant du gouvernement qui connaît les préoccupations du ministère de l'Environnement, du MTQ, puis ainsi de suite, ou de dire : Non, c'est parce qu'on a besoin d'avoir l'information rapidement de la bouche du cheval, là, c'est-à-dire qu'on aurait un représentant de l'Environnement, un représentant... mettons, M. le ministre des Affaires municipales, et ainsi de suite, et ils seraient là avec leur expertise à l'intérieur d'une table, et cette table serait le guichet unique? Je ne sais pas si ma question est claire.

Le Président (M. Auger) : Très claire.

M. Haineault (Claude) : Oui, je ne sais pas la réponse exacte. Moi, ce que je peux vous dire, c'est que ce qu'on souhaiterait, c'est que, s'il y a trois attentes du ministère des Transports, deux des Affaires municipales et 14 de l'Environnement, on les connaisse toutes au départ, et non pas qu'on en fasse une; une fois qu'elle est répondue, on passe à la deuxième, on prend le délai d'étude, après ça, on recommence puis on fait la troisième. À ce compte-là, je pense, ce serait important que tout le monde soit assis autour de la table, puis dites-nous-le une bonne fois pour toutes. Après ça, on va partir puis on va répondre à toutes vos attentes d'un coup, et là on va pouvoir prendre une décision.

Le risque... Et ce qu'on vit actuellement, c'est ça, chacun amène ses affaires un par derrière l'autre. Puis le ministère des Transports ne tient pas compte de ce qui va arriver avec l'Environnement puis il va répondre à ton affaire, puis, après ça, l'autre, il dit : Mais que tu aies répondu, je vais commencer. Et c'est avec ça qu'on se retrouve avec des délais à ne plus finir.

Et je répète juste que, pour nous, le guichet unique, ce n'est pas là pour choisir entre Saint-Constant puis Beauharnois. C'est pour faire en sorte que, si une entreprise veut s'installer ou à Saint-Constant ou à Beauharnois, elle puisse rencontrer toutes les exigences des différents intervenants et le faire rapidement.

M. Therrien : O.K. J'ai une autre question. Puis vous répondez très bien à ma question. Hier, Saint-Constant est arrivé... Puis, par rapport au type d'entreprise, vous disiez : Bien, nous, on aimerait ça avoir des entreprises qui servent bien la région, un levier de croissance économique. J'ai bien compris ça puis je trouvais ça bien de le mentionner.

M. Boyer (Jean-Claude) : On a parlé d'agroalimentaire aussi.

M. Therrien : Oui, exactement, c'est ça. Mais il y a quelqu'un qui a passé après, je ne me rappelle plus qui, je trouve ça plate, je... en tout cas, peu importe, puis il disait : Si tu fais un pôle logistique puis tu mets des entreprises qui sont liées au pôle logistique de transport, ce qui va arriver, là, c'est qu'autour de ces intervenants-là vont se tisser des industries qui vont tirer avantage, qui est un avantage naturel de développement économique. Alors, si on ne met que des gens en logistique de transport, puis là, à ce moment-là, tu dis aux autres entreprises : Bien, c'est réservé aux logistiques de transport, bien, c'est comme aller à l'encontre d'un processus normal de développement économique. Je ne sais pas si vous avez quelque chose à dire là-dessus, cette réflexion-là, parce que j'ai trouvé ça brillant, le...

M. Haineault (Claude) : Bien, c'est un peu la position que j'adoptais. Et je pense que c'est CSX, peut-être, qui mentionnait que...

M. Therrien : Peut-être, oui. Oui, oui, je pense que c'est ça.

M. Haineault (Claude) : ...qui, dans son pôle, entraîne d'autres entreprises.

M. Therrien : C'est ça.

M. Haineault (Claude) : Moi, j'ai toujours pensé que le développement économique, c'est un ensemble, et donc ça va se tenir, tout. Qu'on légifère ou qu'on décrète particulièrement pour la logistique, c'est une chose, mais le territoire d'un parc industriel va toujours devoir inclure d'autre chose. Et la logistique, elle s'étend de par elle-même. L'entreprise qui est là, ça lui prend des consultants pour tel domaine, tel autre domaine, et ce monde-là vont tenter de se rapprocher. C'est souhaitable.

M. Boyer (Jean-Claude) : Il y a une complémentarité.

M. Therrien : C'est ça. O.K. Donc, par conséquent, de limiter d'une certaine façon, ça peut s'avérer difficile, parce qu'il y a un procédé naturel qui va s'établir par rapport...

M. Boyer (Jean-Claude) : ...qui vont se greffer au fur et à mesure.

M. Therrien : C'est ça, exactement.

M. Boyer (Jean-Claude) : Un effet d'entraînement, là. C'est ça.

M. Therrien : O.K. Moi, écoutez, j'aurais peut-être... je n'ai pas d'autre question, parce que ça a été vraiment... vous avez été... moi, je vous dirais que notre coin de pays a été vraiment bien représenté. Je parle évidemment de mon coin de pays, de mon comté, mais aussi du comté voisin de Beauharnois. J'ai été très, très impressionné par vos prestations, on a appris beaucoup. Et je dois vous dire que... Je suis convaincu que le ministre, qui est un petit monsieur très intelligent... Non, ce n'était pas ça, hier, c'était un monsieur gentil et intelligent.

Une voix : Pas petit.

M. Therrien : Non, un monsieur gentil et intelligent. Je m'excuse. Bien non, vous n'êtes pas petit.

Une voix : ...astucieux.

M. Therrien : Et astucieux. Il a sûrement bien compris vos messages. Mais je vais faire en sorte que... je vais lui rappeler à maintes reprises ce que vous avez dit, parce que j'ai appris beaucoup. Et je tiens vraiment à vous remercier de votre expertise. Voilà.

Le Président (M. Auger) : Oui, bien sûr. M. le député de Verchères, vous avez encore 3 min 30 s à votre disposition.

M. Bergeron : Ah! je ne prendrai pas les trois minutes. Je veux simplement peut-être réagir aux propos du ministre qui... Puis je comprends que, dans sa position de ministre des Affaires municipales, il se dit : Qu'est-ce qui justifie que nous puissions, pour tout le corridor de l'autoroute 30, appliquer une mesure d'exception qui ne s'appliquerait pas sur l'ensemble du territoire québécois? Ce à quoi vous avez répondu : Bien, ça pourrait être effectivement un projet pilote, qui pourrait servir éventuellement pour l'ensemble du territoire québécois, pour l'accélération des processus. Parce qu'on le sait, là, on y a fait référence depuis le début de nos travaux, souvent les processus sont interminables pour parvenir à attribuer un terrain pour permettre à une entreprise de s'établir. Alors, peut-être que cet exercice qu'on est en train de faire sera utile pour l'ensemble du Québec.

Mais j'ai eu l'occasion de souligner hier, et je le réitère aujourd'hui, que ce que nous avons sous les yeux, c'est-à-dire l'agrandissement du port de Montréal, l'établissement d'un pôle logistique à Contrecoeur et celui de Vaudreuil-Soulanges, le développement d'un corridor économique le long de l'autoroute 30, c'est un poumon économique pour l'ensemble du Québec. C'est l'ensemble du Québec qui va bénéficier du développement de ce secteur parce que ça va être le point d'entrée et le point de sortie de l'ensemble... d'une bonne partie de la production québécoise, tous produits confondus.

Alors, ça exige de nous que nous sachions faire preuve d'une vision pour l'avenir du Québec. Et je pense que tous et toutes autant que nous sommes, autour de cette table, sommes disposés à avoir cette vision. Et je sens dans les propos du ministre cette ouverture à faire en sorte que nous puissions trouver la voie de passage pour nous permettre d'aller de l'avant et faire en sorte que nous puissions donner au Québec ce poumon économique dont il a besoin pour faire face au XXI^e siècle.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Verchères. Nous allons maintenant poursuivre avec la deuxième opposition. M. le député de Blainville, pour 6 min 30 s.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. M. Haineault, M. Boyer, M. Bélanger, merci.

Moi, je vais avoir deux questions et un commentaire, là. Première des questions, bon, pour répondre à la madame de tantôt, là, à Mme Paris, là, son 800 hectares, qui est dans le PMAD, que j'aime tant, là, puis qui dit que... le Conference Board dit qu'il y a assez de terrains industriels pour tout satisfaire, dans la vraie vie, là, quand on parle de pôle logistique, là, y en a-tu, des terrains de grande superficie disponibles pour ce type d'industrie là, dans votre territoire, ou il n'y en a pas?

M. Haineault (Claude) : Il y en a très peu, monsieur. Moi, je viens de vendre un terrain de 5 millions de pieds carrés à IKEA pour son aménagement chez nous, qui est tout à fait dans le domaine de la logistique. J'aurais de la difficulté, demain matin, à libérer un autre 5 millions de pieds carrés, je n'en ai plus. Il y a Varennes qui a des terrains de cette envergure-là, possiblement, mais il y en a moins parce que Jean Coutu en a pris une partie puis Costco en a pris une autre. En dehors de ça, il y en a très peu, et sur l'île de Montréal encore beaucoup moins.

Moi, je pense que toutes les entreprises qui vont s'installer sur le corridor de la 30 vont libérer d'autant l'île de Montréal, avec les problèmes de circulation qu'on y connaît. Et il y a beaucoup de sites à Montréal aussi qui sont des vieux sites industriels qui doivent au préalable être décontaminés avant d'être réutilisés. Moi, je vous dirais, ce qui va servir avec le transport qui va s'installer sur la 30 va libérer autant d'espace dans Montréal pour favoriser les autres industries que sont le jeu vidéo, l'électronique et l'aérospatiale. Je pense que tout le monde est gagnant de cet effet-là et que c'est logique que les industries qui prennent le plus d'espace se retrouvent plus à l'extérieur du cœur de la ville.

M. Laframboise : Merci. Ma deuxième question, hier j'ai été ébranlé par les 211 acres de la communauté de Kahnawake, là, les... Oui, 211 acres. Est-ce que vous êtes au courant de ces 211 acres là? Est-ce que c'est vrai que ça a été négocié ou pas... ou vous ne voulez pas vous en mêler, là? Je veux juste...

M. Haineault (Claude) : Bien, je vais laisser mon collègue répondre à ça parce que c'est chez eux, ces 200 acres là, si j'ai bien compris.

Le Président (M. Auger) : M. Boyer.

M. Boyer (Jean-Claude) : Oui, bien, les 211, là, c'est plutôt les terrains qui... 211 hectares...

M. Haineault (Claude) : Hectares.

M. Boyer (Jean-Claude) : C'est plus hectares qu'acres. 211 hectares, là, on parle des terrains, là... Je ne sais pas si on parle de ces terrains-là exactement, mais, nous, du côté de Saint-Constant et Sainte-Catherine, et j'en ai parlé hier, au niveau du jugement de la Cour supérieure, les terrains qui ont été... il y a eu un décret en 2013 par le gouvernement en place, qui était là, donnant ces terrains-là, finalement, au gouvernement fédéral, là, puis là ce décret-là a été contesté par les quatre villes parce qu'on n'avait pas été consultés à ce moment-là. Et puis ce qui est arrivé, bon, on a passé en procès dernièrement, et puis la Cour supérieure a remis son jugement comme quoi il n'y avait pas eu de faute du gouvernement à ce moment-là, que c'était dans son droit d'agir de cette façon-là, au niveau du décret qui a passé, voulant céder ces terrains-là à Kahnawake, finalement, donc... Mais le processus, ce n'est pas aussi direct que ça. Le processus, c'est qu'on a perdu en cour, et puis ces terrains-là sont cédés au gouvernement fédéral, qui, lui, les cédera à Kahnawake, comme je disais hier.

M. Laframboise : ...ils vont les avoir, là.

• (9 h 50) •

M. Boyer (Jean-Claude) : Bien, sous peu, là. Moi, j'ai eu une conversation avec notre député en m'en venant, récemment. De toute façon, quand le jugement a eu lieu, on a eu une rencontre, les quatre maires concernés, avec les députés du coin, parce que nous, on a demandé des compensations là-dessus, au niveau du gouvernement provincial et puis on travaille sur des moyens pour être compensés pour ces terrains-là qu'on va perdre. Et puis ce qu'on a demandé, simplement... C'est parce que, là, ils nous disaient que le gouvernement fédéral devait faire l'annonce sous peu qu'il céderait ces terrains-là à Kahnawake, suite au jugement. Nous, ce qu'on a demandé, on a dit : Est-ce que vous pouvez reporter ça un peu, parce qu'on aimerait, nous, peut-être continuer notre travail pour avoir nos compensations puis faire l'annonce en même temps : Oui, on a perdu ça, mais on a nos compensations au niveau des terrains, qu'on a travaillé depuis quelques années là-dessus, à ce moment-là?

Ça fait que, là, on est là, dans ce dossier-là. Mais présentement il n'y a rien qui empêche le gouvernement fédéral de céder ces terrains-là, parce que ça va se faire d'ici deux, trois semaines, ce que j'ai entendu il y a quelques jours, là.

Le Président (M. Auger) : M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Juste mon petit commentaire : Je ne suis pas contre un projet pilote, M. le ministre, bien au contraire, je trouve ça intéressant, je vous dirais, là, à condition qu'on lance aux autres régions du Québec aussi la possibilité de commencer à travailler sur quelque chose pour qu'ils puissent, eux aussi, bénéficier de ce concept-là. Moi, je trouve ça bien intéressant, M. le ministre, là, qu'on puisse y aller par décret, et tout ça, puis qu'il y ait des guichets uniques, moi, je trouve ça bien intéressant. Si chacune des régions du Québec peut en bénéficier, on va tous être preneurs de ça, M. le ministre. Merci.

Le Président (M. Auger) : Ça va, M. le député de Blainville? Merci, M. le député. Donc, MM. Boyer, Haineault et Bélanger, merci pour votre participation aux travaux de la commission.

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

(Suspension de la séance à 9 h 51)

(Reprise à 9 h 56)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants du Canadien National. 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.

Gestion ferroviaire Canadien National inc.

M. Finn (Sean) : M. le Président, merci beaucoup. Mon nom est Sean Finn, je suis le vice-président exécutif du Canadien National basé à Montréal. Et merci beaucoup de l'invitation d'être ici ce matin, c'est un plaisir d'avoir l'occasion de parler un peu du CN et du projet de loi n° 85.

Essentiellement... Vous avez une copie de notre mémoire, mais je pensais peut-être parler un peu du CN pour commencer. Puis, tous les cheminots qui se respectent, ça prend une carte, ça fait que je fais référence à la carte qu'on vous a remise du réseau du CN qui est dans le mémoire, la carte n° 1.

Peut-être parler un peu du CN. Évidemment, nous aurons... C'est un chemin de fer nord-américain dont le siège social est à Montréal. On est très heureux d'être basés ici, à Montréal. Donc, on a peut-être un peu la chance, là, au Québec, d'avoir un des chemins de fer les plus performants en Amérique du Nord basé à Montréal. Tous les hauts dirigeants sont basés à Montréal, on est là depuis plus de 100 ans. On a 23 000 employés en Amérique du Nord, dont 3 600 au Québec et dont 2 000 basés au siège social, à Montréal. On investit à chaque année 2,6 milliards de dollars dans notre réseau nord-américain en immobilisations, donc c'est des projets majeurs à chaque année, 18 milliards depuis 10 ans, et, au Québec, 200 millions par année depuis maintenant cinq ans, donc 1 milliard, dans le réseau ferroviaire. Une grande partie de l'investissement, c'est pour assurer la sécurité du chemin de fer comme tel, donc c'est des investissements de base dans du chemin de fer, dans du rail, dans les dormants, dans les ponts, les ponceaux à travers le Québec. Et on réalise également, au Québec... Nous payons en impôt mais également en dépenses locales 1,4 milliard par année. Donc, vraiment une entreprise canadienne clairement basée à Montréal puis avec des longues traditions au Québec.

Je passerais 30 secondes... Quand on regarde le réseau nord-américain du CN, on a tendance à penser toujours, au Québec, qu'on a un réseau assez particulier, comme chemin de fer, avec le CN et le CP, moins grosse présence du CP, puis certains chemins de fer américains sont à la frontière canadienne, mais il faut penser, des fois... Les chemins de fer, on pense souvent... on fait Montréal-Québec, on fait Montréal-Toronto, mais d'avoir accès à un réseau ferroviaire basé au Québec, à un marché nord-américain, c'est un actif essentiel pour le développement économique de la province de Québec. Et la carte vous démontre clairement qu'essentiellement c'est un réseau qui va d'est en ouest, mais, depuis 1998, une grande présence aux États-Unis. Hier, j'ai su qu'on avait une petite présence jusqu'à Memphis. Il faut comprendre que le CN part de Vancouver, Prince Rupert, de Halifax, passe à Montréal, Toronto et descend le Mississippi jusqu'à La Nouvelle-Orléans. Donc, on a accès à trois ports sur trois océans différents. Très unique comme réseau nord-américain. Et la stratégie est assez simple : on veut se servir des ports de Halifax, Montréal, Vancouver et Rupert comme étant l'accès à l'Amérique du Nord. Donc, pour nous, c'est d'essentiellement expliquer aux expéditeurs en Europe, en Asie, passer par le Canada, par le Québec, par Montréal, monter sur un réseau ferroviaire basé au Canada, soit le CN et le CP, puis rentrer aux États-Unis. Ça fonctionne très bien à une condition, que la frontière, elle est très fluide. Mais il faut penser que notre stratégie de développement, c'est de servir le Canada et le Québec comme étant la porte d'entrée en Amérique du Nord, avec un réseau ferroviaire très performant. Puis, il faut comprendre, le CN, c'est le chemin de fer le plus performant en Amérique du Nord sur plusieurs critères.

Donc, je pense qu'on a une occasion en or, ensemble, de développer le Québec puis de s'assurer que notre réseau ferroviaire est efficace mais également puisse desservir les entreprises basées au Québec, tant qui veulent expédier aux États-Unis qu'outre-mer. Et ça, on pense souvent... Chemin de fer, on ne pense pas des longues distances, mais, pour nous, notre but, c'est de prendre des matières premières ou du produit fini de Baie-Comeau puis l'amener au Wisconsin ou l'amener aux États-Unis, à grande distance, parce que c'est là qu'on peut vraiment compétitionner avec d'autres moyens de transport.

• (10 heures) •

Ceci étant dit, 23 000 emplois, comme j'ai dit, 20 000 milles de voie ferrée. On a vraiment un accès... 75 % des matières circulent sur le réseau du CN, en Amérique du Nord, au marché... C'est important, nous circulons, par année, sur le réseau nord-américain du CN, 250 milliards de dollars de valeur de produits finis, sur le réseau.

On est tous souvent présents sur un passage à niveau puis on est tous un peu choqués que le train prend du temps à passer. Je vous demanderais de penser un peu à la vision suivante. Quand le train arrive, on a deux locomotives qui nous appartiennent, absolument, on a deux employés dans la cabine. Les wagons derrière, que ce soient 100, 150 wagons, souvent, ne nous appartiennent pas, mais surtout les contenus des wagons, ce n'est pas au CN, c'est essentiellement l'économie québécoise et canadienne qui circulent sur le réseau. Donc, des fois on est choqués, des fois on trouve les trains trop longs, mais il faut penser un peu que c'est un réseau nord-américain.

Donc, c'est un peu un topo du CN à très haut niveau. Je pense que ce matin mais également dans le cadre des travaux avec le ministre et le projet de loi, le gouvernement du Québec, le CN peut apporter une expertise nord-américaine assez unique en matière de transport ferroviaire mais également de logistique. Parce que, depuis quelques années, nous avons compris que la croissance possible de notre entreprise, c'est d'augmenter le volume sur le réseau existant. Penser construire un réseau ferroviaire dans le centre-ville de Montréal ou de Québec, aujourd'hui, c'est probablement impossible, mais le réseau est existant, il est là depuis 100 ans. Donc, notre stratégie, c'est : Comment on

croît l'entreprise avec les clients existants puis le réseau existant? Puis, je pense, c'est important de réaliser que, dans ce contexte-là, on a compris, finalement, après plusieurs années, que le maillon le plus faible de la chaîne d'approvisionnement fait en sorte, souvent, qu'elle ne peut pas prendre d'expansion. Donc, on a compris. Pour nous, ce n'est pas important d'aller du terminal de Montréal au terminal de Toronto, ou Chicago, ou Louisiane. L'important, nous, c'est de quai de chargement à quai de chargement. Puis souvent on n'est pas au quai de chargement de l'entreprise. Un camion commence, souvent, le transport, l'amène à un site logistique de transbordement, on le met sur le chemin de fer, puis le chemin de fer va les longues distances.

La journée qu'on a compris que c'est important pour nous de bien comprendre les chaînes d'approvisionnement puis de comprendre que, dès qu'on a un maillon faible dans la chaîne d'approvisionnement, tout le monde en souffre, que ce soient nos clients, les autres parties, je pense que le projet de loi n° 85 doit permettre, entre autres, à des pôles logistiques d'avoir des experts regroupés ensemble dans un même environnement et de faire en sorte qu'on puisse vraiment comprendre l'importance pour nos clients, qui sont des manufacturiers québécois ou des importateurs québécois, l'importance de la chaîne d'approvisionnement.

Donc, l'intermodalité, j'en ai parlé un petit peu, je pense que c'est important de réaliser ça. Je pense que, l'autre carte, je vais vous le montrer un peu, juste pour... prendre deux secondes, c'est la deuxième carte qui montre un peu les parcs industriels dans la grande région de Montréal, et je pense que c'est mon deuxième commentaire important : Il est clair que, pour nous, d'avoir plusieurs sites de transbordement, et non pas plusieurs pôles logistiques, c'est important.

Puis on réalise aujourd'hui que... Puis très peu de gens réalisent que le réseau ferroviaire québécois, je répète, est assez unique. Toutes les grandes régions sont desservies, que ce soit la Côte-Nord, que ce soit... le Grand Nord, juste certains points, mais il faut comprendre également... Amos, Rouyn-Noranda, les grandes régions québécoises d'exportation sont desservies par le réseau. Mais souvent ces réseaux-là, ils ont besoin d'accès à des sites de transbordement. Puis je pense que la question ici, pour nous, c'est de démontrer qu'il y a plusieurs parcs industriels existants. Et c'est important de réaliser que, quand on a des pôles logistiques, la clé du succès, c'est d'avoir plusieurs sites. Un site Mégantic... ou un site, pardon, immense, c'est important, mais en même temps, il faut comprendre, ça crée de la congestion. Donc, plusieurs petits sites bien répartis, avec différents intervenants, je pense, c'est très utile.

Puis il faut penser également, quand on débute des sites — je pense, ce matin, je l'ai entendu — ça attire des entreprises manufacturières, mais également ça attire des entreprises qui ont un intérêt commun. Pensons à des entreprises de transbordement qui vont prendre des pâtes et papiers de camions, ou même du bois d'oeuvre, ou même du blé, de camions, les mettre dans un chemin de fer. Évidemment, les compagnies de transport, les centres de distribution, on en a parlé, plusieurs, ce matin, mais il est clair qu'ils vont avoir tendance à aller dans les centres où est-ce qu'ils peuvent être ensemble, mais également accès à de la capacité. On pense à de l'assemblage, de la finition, des fois, certains produits qui sont complétés à 80 %, un centre de transbordement ou pôle logistique permet souvent une entreprise de finition qui est là. Les courtiers en douanes, évidemment, ils vont avoir intérêt à se rapprocher. Et, je pense, avoir plusieurs pôles logistiques nous permettrait également, comme dans plusieurs provinces canadiennes et plusieurs États américains, des sites de douanes à l'exemption. Donc, les biens sont apportés, ils rentrent au Canada, ils s'en vont dans un site qui est cautionné, qui permet le dédouanement au fur et à mesure que les gens ont besoin.

Ça fait que ces entreprises-là vont être attirées par ces pôles-là. Mais il faut comprendre qu'ultimement ce n'est peut-être pas nous qui allons décider, c'est les clients qui vont décider où investir puis où se localiser. Puis notre rôle, je pense, au Québec, c'est de favoriser l'investissement par ces entreprises-là dans les endroits qu'ils veulent être présents, auxquels ils ont accès à plusieurs moyens de transport mais également à plusieurs services accessoires.

Donc, c'est un peu les commentaires que je voulais faire, un peu, sur notre approche.

Je pense qu'on a démontré, dans le projet de loi et le mémoire, qu'on a trois recommandations assez importantes.

La première, c'est clair qu'un des avantages du projet de loi n° 85, ça va être clairement de permettre, je pense, une prise de décision plus rapide, toujours en respectant, évidemment, l'importance des intérêts des communautés. Et je pense que, dans le projet de loi, le gouvernement a le pouvoir de décréter, mais sans doute, ce pouvoir, exercé à la lumière des intérêts des communautés.

Mais il ne faut pas penser... Ce matin, on a parlé de guichet unique. Je pense que les plus grands défis que nous avons, au CN, souvent on a un investisseur qui désire venir au Canada, au Québec, investir, choisit un site et, là, décide que c'est compliqué, assimiler le site, c'est compliqué d'avoir les gens qui sont ensemble. Puis je pense qu'un guichet unique, c'est surtout de permettre à l'investisseur de comprendre que le gouvernement du Québec et les municipalités sont disposés à faciliter l'investissement. Ça n'empêchera pas, par la suite, des révisions réglementaires par le ministère de l'Environnement, le ministère des Transports, mais, je pense, juste le fait de pouvoir comprendre quels sont vos projets, principes et comment on va faire en sorte, avec les municipalités, les MRC ainsi que le gouvernement du Québec, d'assimiler des sites suffisants pour attirer une masse critique qui va permettre au client de décider : Je veux aller à Contrecoeur, je veux aller à Vaudreuil, je veux aller ailleurs à Montréal parce que, c'est clair, je peux rentrer facilement soit par camion, sortir par chemin de fer, mais j'ai des services accessoires disponibles qui sont regroupés ensemble, pas un mégasite, une série de petits sites... bien, je pense que ça va nous permettre, si on fait ça, d'avoir des sites logistiques très performants comme il existe ailleurs au Canada puis aux États-Unis, à Savannah, en Géorgie, mais également à Vancouver.

Deuxièmement, un guichet unique, j'en ai parlé, je pense, c'est beaucoup plus permettre à l'investisseur de réaliser qu'on va être en mesure d'assimiler ou d'assembler des terrains suffisants pas juste pour mon site à moi, mais également d'autres intervenants.

Et finalement je pense qu'au Québec c'est un de nos grands défis, mais prenons l'exemple à Montréal, je pense que CargoM a permis d'avoir à Montréal comme nous avons à Vancouver... À Vancouver, il y a une table de concertation qui regroupe Transports Canada, qui regroupe les chemins de fer, les compagnies de terminaux à Vancouver, les

compagnies de transbordement, les compagnies de conteneurs, qui arrivent ensemble, à chaque année on s'assoit puis on discute quelles sont les... le terme... des embouteillages qui existent, qui empêchent d'avoir des secteurs fluides puis d'attirer d'autres investissements puis d'autre trafic à Vancouver. CargoM, au Québec, je pense, à Montréal, permet d'avoir tout le monde à la même table, et on se parle. Puis, je pense, un des avantages du projet de loi, ça va être ultimement d'avoir sur la Rive-Sud de Montréal, de Contrecoeur jusqu'à Vaudreuil, une capacité d'avoir les chemins de fer, les compagnies de transport ainsi que les différents préfets, MRC et les municipalités ensemble pour dire : Si on veut développer un pôle logistique à Contrecoeur ou ailleurs sur la 30, faisons ça ensemble pour s'assurer que les différents intervenants vont être en mesure. Parce que, je répète, notre plus gros défaut, c'est que souvent on a plusieurs intervenants, puis, quand l'investisseur décide il va où, il va voir où est l'élément le plus faible, il va dire : C'est un maillon faible, c'est un risque que je n'ai pas ailleurs, je vais investir ailleurs. Puis je pense qu'on a une occasion unique de développer cette région-là puis de voir peut-être ailleurs au Québec comment on peut faire ça.

M. le Président, c'est mon intervention.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup, M. Finn, pour votre présentation. M. le ministre pour débiter la période d'échange. Vous avez 16 minutes.

M. Coiteux : Merci beaucoup, M. Finn, pour votre présentation, être présent avec nous ce matin.

Je commencerais peut-être avec... Parce que vous avez une vision d'ensemble, visiblement, étant donné la multitude des clients que vous avez puis la perspective internationale, mais en étant basé en région montréalaise à la base. Quels sont vos maillons faibles? Parce que vous avez parlé, dans le fond, de la nécessité d'identifier les maillons faibles pour travailler là-dessus.

M. Finn (Sean) : Je dirais que, premièrement, il n'y a pas de doute que, quand les gens regardent la grande région de Montréal ou le Québec, souvent c'est, notre réseau ferroviaire, très efficace, très fluide, notre réseau de transport longue distance, très bien. C'est les réseaux locaux, hein? Parce que, je répète, on mesure l'efficacité, aujourd'hui, c'est de quoi de chargement à quoi de chargement. Dire à un client : Votre conteneur est dans la cour de triage à Taschereau, à Montréal, depuis deux jours, il s'en vient chez vous, ça n'amène pas les meubles de patio au Wal-Mart le samedi matin. Donc, je pense, un des grands enjeux qu'on a, c'est le transport local. On appelle ça le dernier mille et le premier mille. Je pense que ça, c'est un enjeu pour des gens qui investissent.

Je pense qu'également on a des fois des enjeux de restriction de poids sur les routes. Au bon moment, je peux comprendre ça, mais ce n'est pas clair. Nous, ça arrive souvent, malheureusement, comme sait M. le ministre, on a un camion 10 roues qui traverse sur le pont Victoria puis on le ferme pour la journée parce qu'il faut réinspecter le pont, puis tout le monde à Montréal sont en furie après le CN. Commencer à expliquer : Bien, ce n'est pas le CN, c'est le camionneur...

Je pense que, nos réseaux de transport, comment on rend ça plus fluide... Évidemment, la 30 a un avantage marqué de faire le tour de l'île de Montréal, parce que, c'est clair, des pôles logistiques basés à Montréal pour desservir le port, c'est très logique. Mais de prendre un camion de Valleyfield qui s'en va à Rivière-des-Prairies ou à Québec, passer au centre-ville de Montréal, ça n'a pas de bon sens. Je pense, nos réseaux de transport, de camions, puis de mettre de l'emphase, comment on va être plus efficace... Parce que le dernier mille, le premier mille, c'est essentiel.

Dernier point, je vous dirais, je pense qu'on le voit souvent : Parce qu'on n'a pas une table de concertation, tout le monde se pointe le doigt, hein? Quand le chemin de fer est en retard, c'est la faute du chemin de fer. Mais, quand on a des... une chaîne d'approvisionnement qui comprend un camion, un conteneur, un site de transbordement, un port... On l'a fait à Montréal, c'est un bel exemple. À Montréal, on a eu beaucoup de difficultés pendant plusieurs années à s'entendre sur comment on rentre puis on sort du port de Montréal de façon efficace. Je pense que le maillon faible, c'est le fait qu'on doit s'asseoir ensemble puis en discuter. Puis, quand on l'identifie, qu'est-ce qu'on fait pour le remédier? Parce que, quand le port de Montréal a du grand succès, le chemin de fer a du succès, mais le Québec a du succès également. Je pense, c'est ça, l'enjeu.

Puis, je pense, peut-être le projet de loi va le permettre en temps et lieu. Le décret, c'est un aspect, mais simplement forcer les gens de s'asseoir puis dire : On réalise-tu, là, que, si on se pointe le doigt, là, l'investisseur puis les clients vont aller ailleurs où est-ce que ça ne se fait pas?, puis, deuxièmement, si on était ensemble, identifier : On a un problème de transbordement, on a un problème de déchargement d'autobus, des bateaux, on va être présents pour le faire, je pense, c'est un avantage important.

• (10 h 10) •

M. Coiteux : Vous parlez de la table de concertation, vous référez à CargoM. Est-ce qu'il manque des gens, des joueurs à l'intérieur de cette table-là?

M. Finn (Sean) : Non, je ne pense pas. Je pense... Bien, CargoM, c'est centré à Montréal, le focus est sur Montréal, mais, je peux vous dire, à travers l'Amérique du Nord puis au Canada, les villes où est-ce qu'on a des tables de concertation d'une nature à CargoM, puis ça peut se faire à Québec, ça peut se faire à Matane, ça peut se faire en région, ça a des résultats importants parce que les gens comprennent, après ça, les gens se parlent, ils comprennent c'est quoi, le rôle de chacun, mais surtout, si, le chemin de fer — on n'est pas parfaits — on laisse tomber des choses, le simple fait qu'on ait une discussion sur quoi faire pour l'améliorer, je pense, c'est un point important.

Ça fait que CargoM, selon moi, c'est un exemple parfait. Allez voir à Vancouver, c'est le Pacific Gateway, c'est le même principe. Puis Dieu sait que Vancouver, c'est un grand port, avec beaucoup de volume. Mais voilà 10 ans on ne se parlait pas. Depuis 10 ans, on se parle régulièrement, puis il y a des réunions annuelles, c'est quoi, le problème, à Vancouver, comment on l'adresse.

M. Coiteux : Ça devrait être quoi, l'interaction idéale entre CargoM, disons, et le futur guichet unique qu'on implanterait, là, avec l'adoption du projet de loi?

M. Finn (Sean) : Moi, je pense que...

M. Coiteux : ...travailler ensemble?

M. Finn (Sean) : Oui. Moi, je pense que CargoM joue un rôle d'amener les gens de différents secteurs à la table, mais il faut comprendre que les guichets uniques, ça s'intéresse surtout à l'investisseur puis au client. Ça fait que CargoM, je pense, a une responsabilité de voir comment le réseau de transport de marchandises plus global est efficace à Montréal. Le guichet unique, il est clair que CargoM peut en faire la promotion, mais je pense que d'avoir une capacité, pour une chaîne ou pour avoir un entrepôt ou un centre de distribution, dire : On s'assoit avec le gouvernement du Québec, avec la MRC puis avec la ville en question pour dire c'est quoi, les enjeux pour investir, puis c'est quoi, vos projets futurs pour cet enjeu-là... Je pense que CargoM fait la promotion, mais je pense que c'est le rôle des gouvernements, tant provincial, municipal que les MRC, de jouer ce rôle-là avec les investisseurs directement, parce qu'ils veulent parler aux gens qui prennent les décisions.

M. Coiteux : Alors, quand vous regardez le corridor de l'autoroute 30, là, de votre point de vue, son potentiel de développement en logistique, là, à partir de l'état actuel des choses, comment vous le voyez?

M. Finn (Sean) : Moi, je pense que, que ce soit la 30, également à Montréal, il faut comprendre qu'est-ce qui existe déjà. Un.

Deuxièmement, est-ce que le chemin de fer ou les camions ont accès à ce site-là? Parce que d'avoir un site de transbordement qui n'est pas lié au chemin de fer alors qu'il y a une grande demande pour un client au chemin de fer, je dirais, ce n'est peut-être pas le bon site pour vous, parce que chaque fois qu'on transborde il y a un délai, puis ça implique la fluidité.

Donc, moi, je vous dirais, M. le ministre, c'est d'aller voir qu'est-ce qui existe déjà, quels sont les sites de logistique qui existent déjà. Puis, si on décide d'en créer un troisième, quatrième, ça va être des niches, selon moi, ça va être des entreprises qui vont dire : Moi, j'ai intérêt à m'installer sur le bord de la 30 à Longueuil, ou à Contrecoeur, ou ailleurs, en se disant : Je vais attirer avec moi d'autres entreprises similaires ou d'autres services similaires.

Ma réponse à votre question, c'est, avant de commencer ça, le potentiel, on devrait dire : Qu'est-ce qui existe déjà? C'est le multisite, selon moi, qui est important. Puis, avant de commencer à en créer des nouveaux, est-ce que ceux qui sont déjà là sont vraiment valorisés? Premièrement. Puis, deuxièmement, est-ce qu'on doit avoir des services plus connexes? Mais il est clair qu'il va arriver une masse critique. Moi, je pense que c'est dur, vous dire c'est quoi, le potentiel, mais, entre le développement du port de Montréal, entre Contrecoeur, je pense, entre Valleyfield, avec différents sites, il y a un potentiel assez élevé de gens pour vous dire : Écoutez, je n'irai pas m'installer nécessairement à Laval si je n'ai pas de réseau ferroviaire à Laval. Laval n'est pas très desservie comme la Rive-Sud peut l'être en matière ferroviaire. Je pense que l'autoroute 20 joue un rôle important d'alléger la congestion à Montréal.

Ça fait que je pense qu'il y a un potentiel assez intéressant, mais, je répète, ce n'est pas créer 12 sites du jour au lendemain. Je pense qu'il faut vraiment se concentrer à faire les sites les plus complets possible, d'avoir plusieurs choix, en reconnaissant c'est quoi, l'avantage d'un tel site. Ah! on a le camion, le chemin de fer qui est déjà là, on peut transborder facilement. L'entreprise qui veut exporter aux États-Unis va dire : Bien, j'ai avantage d'être proche du chemin de fer parce que j'ai accès à un réseau nord-américain assez exceptionnel.

M. Coiteux : O.K. Moi, je n'ai pas d'autre question, M. le Président. Peut-être mon collègue...

Le Président (M. Auger) : Vos collègues? D'autres questions, chers collègues? Non. Nous allons maintenant poursuivre avec l'opposition officielle. Mme la députée d'Hochelaga-Maisonneuve.

Mme Poirier : Merci, M. le Président. Bonjour. Vous allez bien?

Écoutez, d'entrée de jeu, je trouve intéressant que le CN participe à cette consultation, mais — et ce n'est pas à l'encontre de vous, ce que je vais dire — on a entendu les maires précédents, les préfets venir une fois, deux fois, trois fois autour de la table nous présenter leur volonté. Les citoyens, eux, ne sont pas entendus dans cette consultation-là. Et je réitère la demande que les citoyens ont faite, de mobilisation civile, du Collectif en environnement Mercier-Est, parce que, quand vous m'identifiez le pôle L'Assomption, là, dans la carte, bien, les gens de ce coin-là n'ont pas été consultés sur le projet de loi n° 85. Ce matin, ils ont mis une lettre ouverte dans le journal pour être capables de s'exprimer. Alors, moi, je réitère la demande de ces gens-là à la commission de se faire entendre, et au ministre, parce que la voix citoyenne est aussi importante dans nos commissions parlementaires, au-delà aussi des maires et des entreprises qui sont là, des chambres de commerce. Je pense que le fait que les citoyens puissent se faire entendre devrait être une préoccupation de notre Assemblée nationale.

Concernant le CN, moi, j'aimerais ça que vous puissiez... Parce que vous intervenez, dans votre mémoire, concernant la décontamination des sols. J'aimerais ça que vous alliez un petit peu plus loin. Puis c'est votre recommandation n° 1, là, dans votre mémoire, qui dit : «...le CN souligne que la décontamination des sites industriels existants est une condition essentielle au succès...» Je comprends que votre volonté, c'est la consolidation des sites existants avant le développement de nouveaux sites, mais, selon vous, cette décontamination des sites prend quelles proportions?

M. Finn (Sean) : Bien, moi, je ne dirais pas... Consolidation, c'est surtout la prise de conscience qu'il existe ces sites-là déjà, que ce n'est pas un site unique, c'est multisite. Mais l'exemple que vous donnez, souvent, c'est clair que ce n'est pas des terrains du CN qu'on va décontaminer, on faire le terrain quand il faut le faire, mais vous avez une entreprise qui veut s'installer dans une zone industrielle, un endroit en particulier, il y a un terrain qui est disponible, ça a été utilisé pendant des années pour la fabrication, peut-être, d'industriel lourd, et, ce centre de distribution, bien, quand on vend le terrain au développeur en question ou à la compagnie en question, on va souvent leur dire : Bien, vous avez maintenant un terrain, il faut le décontaminer.

Je pense que, comme société, il faut réaliser qu'on a eu pendant des années du développement économique basé sur l'industrie lourde, au Québec puis au Canada, et même en région. Et, quand on se transforme, dire, un pôle logistique, c'est souvent de l'industrie un peu plus légère, l'enjeu, pour nous, puis dans le mémoire c'est ça, c'est de simplement savoir. Il y a un site contaminé, on devrait le décontaminer avant. Puis, le site du CN, quand on fait la disposition d'un site pour un client qui veut s'installer en région avec une entreprise de distribution, qui encore est plus léger, on va décontaminer le terrain avant de le vendre ou on va vendre moins cher parce que l'acheteur va réaliser qu'il doit le décontaminer.

Souvent, les gens qui investissent ne le savent nécessairement pas. Ils trouvent un site intéressant. C'est un site industriel qui est contaminé, il n'a pas été décontaminé dans le passé. Ma recommandation, c'est de dire : On doit le faire avant puis au moins dire à l'investisseur : Écoutez, un des aspects de l'achat du terrain que vous allez avoir pour faire un centre de distribution ou un pôle logistique de distribution, c'est qu'il faut décontaminer le terrain. Souvent, les gens ne le savent pas ou l'apprennent à la dernière minute, puis là ils se disent : Bien, finalement, l'investissement ne marchera pas parce que, le site, les coûts de décontamination sont tellement élevés qu'ils ne le feront pas.

Mme Poirier : Selon vous, quand je regarde le pôle de L'Assomption ou celui de Contrecoeur, quels seraient les investissements nécessaires, pour le CN, pour s'assurer de bien desservir ces deux sites-là, en tant que tel?

M. Finn (Sean) : Les deux sont déjà desservis. Contrecoeur, on dessert Contrecoeur depuis bientôt 100 ans, donc ce n'est pas nouveau pour nous. Donc, ce serait possible. Il n'y a pas de doute qu'avec le port de Montréal on a des discussions pour s'assurer que peut-être d'autres partenaires puissent avoir accès au port, ce qui est logique, que le distributeur puisse choisir d'avoir plus qu'un chemin de fer qui le dessert. Puis on n'est pas encore rendus là, mais, rendus là, on aurait des discussions avec le port de Montréal à Contrecoeur. Donc, ça, l'installation est là, la capacité est disponible.

Même chose à L'Assomption. C'est l'ancien chemin de fer qui desservait la base militaire de Longue-Pointe, donc c'est rendu déjà.

Et peut-être juste pour renchéris sur votre question, il est clair qu'aujourd'hui comment les chemins de fer interagissent avec les communautés, ça a changé, hein? Aujourd'hui, on... nos voisins, on reconnaît aujourd'hui que, malgré que le chemin de fer est là depuis 100 ans, chaque côté de notre voie ferrée, ce sont nos voisins. Des fois, c'est des voisins industriels, des voisins résidentiels. Puis je pense qu'il est possible de développer les secteurs comme Contrecoeur mais également comme L'Assomption en reconnaissant que c'est des milieux résidentiels. Des gens habitent là aujourd'hui. Et on va avoir des discussions. On a déjà des discussions avec des gens à L'Assomption, comment établir un site de pôle logistique dans le respect de l'environnement entourant mais également dans le respect du fait que les gens habitent à proximité.

Puis ça, je pense que — je vais parler pour le CN — depuis l'accident tragique de Lac-Mégantic, on a réalisé qu'il est important pour nous d'être beaucoup plus proche des communautés puis en amont, pas après le fait. Puis, je pense, c'est un bel exemple, à L'Assomption. Vous avez mon engagement, on est en discussion déjà avec la communauté, puis des gestes vont être posés, aujourd'hui, d'avoir un terminal de distribution qui est beaucoup plus... qui reconnaît l'importance de la coexistence des entreprises avec ces gens-là. Puis il y a des moyens de mitigation, en ce qui a trait au bruit, à l'éclairage, qui n'étaient pas là auparavant, qui vont être implantés, le cas échéant.

Le Président (M. Auger) : M. le député de Verchères... non, Sanguinet.
• (10 h 20) •

M. Therrien : Oui, merci. Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Finn. Très content de vous voir ici. Écoutez, on parlait de la rapidité d'exécution dans la prise de décision, c'était un point important sur lequel il fallait travailler. Vous avez une expérience, là, très large, le CN, là, disons, vous en avez vu d'autres. Pourquoi c'est plus lent chez nous qu'à Cornwall? Et, par rapport, à d'autres expériences ailleurs, si vous aviez un conseil à nous donner, concrètement, là, dire : Regardez, là, faites telle chose, une, vous avez une shot, là, à nous donner, là, puis c'est très concret, qu'est-ce que vous nous suggèreriez? Parce que, là, je pense que c'est clair que c'est plus lent, ici, le processus de décision, c'est pour ça que les gens vont aller davantage à Cornwall. Qu'est-ce qu'il faudrait faire à court terme? Vous avez parlé de CargoM, qui semble assez bien fonctionner, le modèle est quand même assez bon. Qu'est-ce qu'on pourrait rajouter, là, à partir des expériences que vous connaissez?

M. Finn (Sean) : Moi, je vous dirais qu'on n'est pas, au Québec, nécessairement plus longs, plus lents qu'ailleurs. L'enjeu, souvent, c'est par région. Cornwall s'est pris en main puis ils ont dit : Nous avons une niche, une occasion en or, à cause de notre position géographique, d'avoir des centres de distribution assez importants, parce qu'ils ont accès à des autoroutes puis au chemin de fer.

Moi, je vous dirais que, souvent, puis vous ne réalisez pas ça souvent, mais une prise de décision de l'entreprise d'investir, ça se prend deux ans à l'avance. Ça fait que deux ans, c'est assez long. L'enjeu qu'on a au Québec mais ailleurs

au Canada... J'ai un exemple. À Toronto, où on tente de construire un terminal intermodal sur 1 000 acres, on veut construire un terrain sur 400 acres en plein milieu. Entre le moment où on a décidé de le faire, en 2014, puis au moment où on va creuser le terrain, c'est 2020, six ans plus tard. Entre-temps, le trafic intermodal arrive au Canada, rentre à Toronto, puis on a des problèmes de capacité. Et ça, qu'est-ce qui arrive, c'est qu'en Chine puis en Europe, ils se disent : Bon, peut-être que ce n'est pas si bon que ça, de venir au Canada, parce qu'il y a un problème de distribution dans le réseau.

Moi, je vous dirais que d'être au début de la démarche... CargoM, le ministre, en temps et lieu, le gouvernement se fait dire : Écoutez, telle entreprise, dans deux ans, aimerait investir, on a le temps en masse pour faire des choses. L'enjeu, c'est d'être à la table dès le début puis de dire aux gens : On a un site, on a un centre de... le pôle logistique, voici les enjeux, et c'est d'avoir... Guichet unique, c'est un gros terme. Moi, je pense, guichet unique, c'est pour démontrer à l'investisseur qu'on a un intérêt. Mais, en deux ans, de faire un BAPE ou de faire approuver un permis par une ville, il y a amplement de temps. L'enjeu, c'est qu'on prend trop de temps pour réaliser que l'investisseur est là, a un intérêt. Quand on s'en aperçoit, on est rendu un an et demi plus tard, deux ans, puis là l'investisseur dit : Ce n'est plus deux ans, c'est quatre ans. Et là la compétition, ce n'est pas juste Cornwall. C'est Savannah, Georgia, c'est Los Angeles, c'est ailleurs en Amérique du Nord. Puis je pense que d'avoir une prise de conscience... peut-être avec la Chambre de commerce du Québec, mais quand même des chambres locales, des maires locaux, souvent, le savent beaucoup plus vite qu'on peut l'apprendre, nous autres mêmes. CargoM se dit : Coudon, on a un investisseur, c'est sérieux, il veut investir, il veut s'implanter à une telle place. Comment on fait en sorte pour l'accélérer?

Mais, je répète, hein, souvent ce n'est pas six mois, ça peut prendre deux ans, puis les gens sont prêts. Quand ça prend quatre, cinq ans, ça, c'est un problème.

M. Therrien : O.K. Donc... Bien, vous avez un petit peu volé ma question suivante en disant que vous voyez les municipalités, des chambres de commerce qui pourraient justement pallier à cette information qui est manquante. C'est eux qui devraient être des figures de proue?

M. Finn (Sean) : Moi, je pense qu'on a tous un rôle à jouer. Dès qu'on apprend... Nous, souvent, le CN, on va l'apprendre, on sait d'avance qu'un client décide... il veut s'implanter en quelque part, on se tourne souvent vers les joueurs en disant : Écoutez, la municipalité, la région... Des fois, on vient même parler à Québec, dire : Écoutez, il y a un investisseur intéressé, mais ce n'est pas nous, l'investisseur, c'est notre client. Mais, si le client vient, il va apporter avec lui toute une possibilité.

Moi, je pense qu'être en mesure, au cours des prochaines 10 années, avec la démarche du projet de loi mais également les pôles logistiques, dire : Écoutez, on va s'entendre, là, c'est-u CargoM ou quelqu'un d'autre... Mais, dès qu'on a un potentiel intéressant, faisons-le à terme, démontrons qu'on est intéressés à avoir l'investisseur, prenez les décisions. Puis des fois ça n'arrivera pas, on peut comprendre qu'on compétitionne avec trois autres endroits, mais au moins engagez rapidement pour dire aux gens : Écoutez, on comprend que vous avez un processus décisionnel, mais on est là pour vous aider. Puis on ne fera pas de pirouette pour faciliter la tâche nécessairement, on va avoir des contraintes, mais on va y arriver ensemble.

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

M. Laframboise : Merci, M. le Président. Merci, M. Finn, vice-président exécutif. Donc, merci beaucoup. Vous avez pris la 20 ou la 40 pour venir ici, à Québec?

M. Finn (Sean) : La 20.

M. Laframboise : La 20, oui?

M. Finn (Sean) : Je n'ai pas pris le train, malheureusement.

M. Laframboise : Vous avez vu un pont, en entrant?

M. Finn (Sean) : Oui, j'ai vu un pont, oui. J'ai vu deux ponts ce matin, le pont Victoria et le pont de Québec.

M. Laframboise : Oui. Puis comment vous trouvez le pont de Québec?

M. Finn (Sean) : Le pont de Québec est un pont très sécuritaire qui permet aux gens de Lévis de traverser le pont. Il y a 25 000 voitures par jour. Moi, j'ai deux trains par jour, il y a huit trains de Via. Ça fait que c'est un pont qui est un actif important pour la région, pour desservir les gens. Puis on est très, très confortables que c'est un pont sécuritaire, qui est en très bon état.

M. Laframboise : Puis, quand vous le regardez, vous trouvez qu'il est beau?

M. Finn (Sean) : Bien, ça, d'un point de vue esthétique... On reconnaît que c'est un patrimoine de la grande région de Québec, mais on dit simplement que ce n'est pas le rôle du CN de peindre un pont. Et on aura des discussions en

temps et lieu avec les différents paliers de gouvernement pour voir comment on peut y arriver. Mais c'est un pont qui est très sécuritaire, c'est important.

M. Laframboise : ...questionnement. Votre siège social est à Montréal... Parce que, là, vous me dites : La plus performante entreprise en Amérique du Nord — puis je suis content de ça, là — le siège social est à Montréal. Mais, quand vous ouvrez, si vous aviez vos grandes vitrines ici, à Québec, puis vous verriez un pont comme ça à Montréal...

M. Finn (Sean) : J'en ai un comme ça à Montréal qui s'appelle le pont...

M. Laframboise : Oui, puis qui n'est pas peinturé?

M. Finn (Sean) : ...le pont Victoria...

M. Laframboise : Puis il n'est pas peinturé non plus?

M. Finn (Sean) : ...un pont qui a deux kilomètres de long, qui va de Saint-Lambert, mon ancienne ville, où j'étais maire, et la ville de Montréal...

Les ponts ferroviaires, l'important, c'est qu'ils soient sécuritaires, un; deuxièmement, qu'ils soient capables de rendre les services qu'ils doivent rendre, tant aux passagers qu'aux marchandises. Et, la peinture d'un pont, tu sais, le CN ne peinture pas ses ponts, en Amérique du Nord, pas parce qu'on n'est pas un bon citoyen corporatif, c'est que, des ponts ferroviaires, l'important, c'est qu'ils soient sécuritaires.

Le pont de Québec, on reconnaît que c'est un bien patrimonial, on reconnaît que ce serait peut-être intéressant qu'il soit aménagé en conséquence. On dit simplement que ce n'est pas le rôle du CN de le faire, c'est un rôle à un autre niveau.

M. Laframboise : Sauf que la rouille que... Vous, les ponts, qu'ils soient rouillés, ça ne vous dérange pas?

M. Finn (Sean) : Bien, ce n'est pas que ça ne me dérange pas, c'est que la rouille n'affecte pas la sécurité du pont, comme tel.

M. Laframboise : Donc, c'était mon commentaire, parce que vous avez parlé de l'entreprise en premier, je voulais vous parler de votre entreprise aussi.

Dans un deuxième temps, sur le p.l. n° 85, le port de Montréal est venu nous dire hier qu'il aurait souhaité... Parce que le projet de loi, lui, ce qu'il mentionne, c'est pôle logistique à Vaudreuil, pôle logistique à Contrecoeur, mais ce n'est pas mentionné, pôle logistique à Montréal, puis ils auraient voulu, parce qu'il y aurait des... en tout cas, parce qu'évidemment le projet de loi a pour but de suspendre l'application de certains règlements, et tout ça. Donc, trouvez-vous qu'ils étaient justifiés de demander ça, là, ou s'ils ont suffisamment de jeu, présentement, sans être obligés d'avoir un pôle logistique d'inscrit dans la loi?

M. Finn (Sean) : Moi, je pense qu'il y a des pôles existants à Montréal déjà, je pense qu'il y a du travail à faire. Il est clair que l'accélération des prises de décision peut s'appliquer également à Montréal, mais je pense que, dans le cas du projet de loi n° 85, ça vise trois pôles, comme tel. Je pense que Montréal s'est repris en disant : On reconnaît que c'est un peu un rôle particulier dans ce cas-ci. Mais pas de doute que l'enjeu à Montréal et les enjeux dans les pôles existants sont déjà là, ils sont zonés en conséquence. Souvent, l'enjeu, c'est comment les implanter, comment les mettre à jour puis faire en sorte... Puis je pense que Montréal reconnaît que Contrecoeur, ils sont importants pour le port de Montréal.

Mais je pense que d'avoir plusieurs sites, c'est important, puis, dans la mesure où on peut accélérer des prises de décision dans les sites actuels, le port de Montréal va être d'accord. Mais je ne pense pas qu'ils ont visé, hier, à dire : On veut que le projet de loi soit aussi loin, de dire : On veut avoir le même style de décret puis de guichet unique pour les pôles existants. Je pense, la préoccupation est de dire : N'oubliez pas que, un, c'est multisite. Ne pas choisir de gagnant ou de perdant, c'est important. De toute façon, ce n'est pas nous qui choisissons, ce sont les gens qui s'implantent. Puis, deuxièmement, bien, faisons en sorte de bien valoriser les pôles existants, parce qu'on a des structures existantes. Le chemin de fer dessert déjà L'Assomption. On n'a pas à construire un chemin de fer, il est déjà là. Je pense que leur commentaire est : Faisons en sorte de voir... Entre le moment où on décide que c'est un pôle intéressant, qui a du potentiel, il y a des clients qui sont intéressés, tout en respectant l'environnement local, comment arriver à le mettre en place plus rapidement, je pense, c'est ça, l'enjeu. Puis, je pense, ça ne passe pas par un décret unique, ça passe par une capacité d'engager avec le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement pour qu'ils réalisent qu'au bout de la ligne c'est important d'avoir un pôle logistique en banlieue d'un port, parce qu'un port sans pôle logistique, ça n'a pas d'avenir.

M. Laframboise : Et vous en opérez, des pôles logistiques, vous, comme entreprise...

M. Finn (Sean) : On n'opère pas, on dessert des pôles logistiques, on dessert des pôles logistiques.

M. Laframboise : Vous desservez.

M. Finn (Sean) : Dans certains de nos terminaux, on a du transbordement, on a des autos qui sont stationnées, hein, on décharge des automobiles finies. Donc, on comprend... Taschereau, c'est un bel exemple. La cour de Taschereau, c'est une cour de transport de marchandises par wagon mais également des conteneurs, du transbordement de produits se fait là. Ça fait qu'un pôle logistique bien desservi par le chemin de fer et le camion, c'est un actif très important.

M. Laframboise : Et donc un peu comme... Parce que CSX, ce n'est pas vos compétiteurs, parce qu'eux desservent...

• (10 h 30) •

M. Finn (Sean) : Non, c'est des très bons compétiteurs. Ils ont 60 milles de chemins de fer au Canada, j'en ai 20 000 milles. Moi, j'ai 23 000 employés, ils ont très peu d'employés. Mais la compétition, c'est très bon.

Je pense que l'enjeu, pour nous tous, c'est de réaliser que, quand on permet des pôles logistiques à la frontière, le risque que nous avons, c'est que les chemins de fer américains, qui sont des très bons exploitants, de la bonne compétition... Nous, on aime la compétition. Ce n'est pas ça, l'enjeu. C'est que ce qu'il faut éviter, ce sont des trains qui partent du port de New York, qui s'en viennent au Québec, puis, rendu à Valleyfield, on s'en va en camion dans le reste du Québec, alors qu'on a accès au port de Montréal, qu'il y a accès à un chemin de fer.

Ça fait que l'enjeu, c'est... De la compétition, c'est bon, mais assurons-nous qu'on ne favorise pas un pôle par rapport à d'autres puis qu'on ne choisit pas de gagnant, perdant, qu'on force le marché. Qu'est-ce qui va faire en sorte que le client va choisir le port de Montréal par rapport au port de New York, c'est sa capacité que sa marchandise parte du port au quai de chargement de son client le plus rapidement possible. Puis, si Montréal, puis le CN, puis le CP peuvent opérer rapidement de Montréal, on va faire en sorte que les clients choisissent Montréal. Si on favorise un pôle logistique à Valleyfield, on donne des avantages à CSX, qui va prendre le trafic par chemin de fer de New York à Valleyfield, puis de Valleyfield à Dorion puis de Valleyfield à ailleurs en camion. C'est peut-être contraire à nos intentions. Mais le CN, on n'a pas choisi le gagnant. Nous, on veut faire en sorte que les gens vont choisir le port de Montréal parce que c'est un port efficace, qui est bien desservi par deux chemins de fer.

M. Laframboise : D'où le multisite, là, le long de la 30, pour vous, là, finalement.

M. Finn (Sean) : Moi, je pense que, pas juste pour nous, pour les gens qui décident de choisir un endroit au Québec pour s'installer, d'avoir plusieurs sites, c'est à notre avantage.

Le Président (M. Auger) : C'est tout le temps que nous avons. Donc, M. Finn, 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 31)

(Reprise à 10 h 35)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud. 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 présentation.

Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS)

Mme Brault (Catherine) : Alors, bon matin, M. le ministre, chers députés. Catherine Brault. Je suis la présidente de la chambre de commerce de la Rive-Sud. Je suis également une femme d'affaires ayant un commerce sur la Rive-Sud de Montréal. Et je suis accompagnée de Stéphanie Brodeur.

Mme Brodeur (Stéphanie) : Directrice générale de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud.

Mme Brault (Catherine) : Alors, je voudrais juste commencer par vous remercier. On trouve ça superintéressant que vous vouliez écouter notre point de vue par rapport à ça. Je pense que c'est le rôle de la chambre de commerce de pouvoir être le porte-parole de ses membres et des gens qui ont des entreprises sur notre territoire, et on travaille fort pour se faire entendre. Donc, merci beaucoup, c'est très apprécié de pouvoir être ici aujourd'hui pour donner notre point de vue par rapport à ce projet de loi.

Alors, la mission de la chambre de commerce, c'est de rassembler et représenter les entreprises agissant sur son territoire. Alors, comme je vous dis, on prend position sur les grands enjeux, on développe des partenariats puis on offre des services en lien avec la réussite de nos entreprises. Et notre vision... Forte d'un membership important et représentatif de la communauté d'affaires de la Rive-Sud, la CCIRS est un porte-parole reconnu. Catalyseur de la croissance économique, elle rassemble et met de l'avant les ressources et les entreprises de son territoire.

Alors, c'est pour ça que je m'implique en tant que présidente à la chambre de commerce. Je pense qu'en tant qu'entrepreneurs on n'a pas tout le temps le temps d'étudier des gros dossiers qui ont des répercussions sur nos entreprises, puis c'est ça, le rôle qu'on fait. Alors, c'est ça, la contribution que m'amène à la chambre de commerce.

À travers les dernières... je ne sais pas, depuis 60 ans que la chambre de commerce existe, on a quand même un comité Transport puis on a fait beaucoup de travaux qui font avancer différents dossiers sur la Rive-Sud. Donc, on est contents de pouvoir vous donner notre point de vue par rapport à ce projet de loi là.

Alors, on tient d'abord à saluer l'initiative du gouvernement du Québec de mettre en place deux pôles logistiques en Montérégie et un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30. Il est clair pour la communauté d'affaires de la Rive-Sud que la région est tout indiquée pour recevoir de tels projets. Sa position géographique en fait un carrefour majeur d'infrastructures routières, ferroviaires, aériennes à proximité des réseaux maritimes. L'autoroute 30 représente par ailleurs une plaque tournante du transport qui permet d'accéder aux principaux centres névralgiques d'activité économique de tout l'est de l'Amérique du Nord.

Pour la CCIRS, favoriser le traitement en sol québécois de toute chaîne logistique en regroupant les entreprises complémentaires de ce secteur favorise le développement économique de la région comme de toute la province. L'implantation des pôles logistiques se présente comme un levier de développement pour les municipalités concernées.

Nous saluons également l'initiative du gouvernement de mettre en place un guichet unique pour faciliter l'implantation d'entreprises dans les deux pôles logistiques et aux abords de l'autoroute 30. Il s'agit d'une action claire pour favoriser l'investissement dans des centres de distribution à valeur ajoutée.

• (10 h 40) •

La CCIRS est d'avis que l'autoroute 30 est un axe névralgique pour l'implantation des pôles logistiques aux Cèdres et à Contrecoeur-Varenes. Elle est une zone économique d'intérêt continental. Les axes de l'autoroute 10, 15, 20 et 40 ainsi que les routes 112, 116, 132, 134, 138 et 340 forment une trame intermodale combinée d'axes ferroviaires et du corridor fluvial interconnectée à l'autoroute 30.

Victime de son succès, l'autoroute 30, entre les autoroutes 10 et 20, souffre cependant d'une congestion croissante et chronique. Les répercussions de cet état de situation se font sentir concrètement au niveau du développement économique de la région ainsi que sur la qualité de vie des citoyens. L'ensemble des entreprises de la grande Rive-Sud est touché par des retards occasionnés par des embouteillages, et ce, tant pour les marchandises que pour la main-d'oeuvre.

Ainsi, le succès de l'implantation des pôles logistiques des Cèdres et de Contrecoeur-Varenes et du corridor de développement aux abords de l'autoroute 30 repose sur la fluidité de l'autoroute 30. Déjà en mai dernier, le comité Transport de la CCIRS soulevait la question dans un mémoire déposé devant médias et envoyé au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. L'élargissement de l'autoroute 30 est la solution idéale pour assurer la fluidité sur cette artère. D'ailleurs, lors du sommet économique de l'agglomération de Longueuil, qui s'est tenu en 2016 et qui a regroupé 200 gens d'affaires, l'élargissement de l'autoroute 30 a été identifié comme un enjeu prioritaire pour assurer le développement économique de notre région.

Le mémoire du comité Transport de la CCIRS de mai dernier proposait aussi des mesures temporaires immédiates visant une fluidité sur l'autoroute 30, telle une voie réservée au transport en commun dans l'accotement en période de pointe. Ce mémoire a été appuyé par les 40 maires de la couronne sud dans une résolution de la Table des préfets et des élus de la couronne sud. Les MRC de la Montérégie ont par ailleurs identifié comme prioritaire la fluidité des autoroutes dans le cadre des travaux du Fonds d'appui du rayonnement des régions de 2017-2018. D'ici l'implantation des pôles logistiques prévue au projet de loi n° 85, le Réseau électrique métropolitain sera mis en service avec la station terminale à l'intersection des autoroutes 10 et 30. Nous croyons donc que des mesures doivent être mises en place sur les abords de l'autoroute 30 avant la mise en service du REM afin d'alléger la circulation. La réfection du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine dès 2019 rend ces mesures encore plus nécessaires.

Alors que le projet de loi cible deux pôles logistiques, celui des Cèdres et de Contrecoeur-Varenes, les cartes incluses dans le projet de loi excluent les terrains de tout l'est de l'autoroute 30, de Brossard à Sorel-Tracy. La CCIRS est, bien sûr, préoccupée de voir tout le territoire qu'elle représente exclu des secteurs de développement visés par le projet. Elle est d'avis que, pour assurer un véritable développement intégré et faire de l'autoroute 30 un corridor de développement économique, tous les secteurs aux abords de l'autoroute doivent être visés de façon équitable.

La MRC de Marguerite-D'Youville soulevait la question dans un mémoire sur le projet de loi n° 85 daté d'avril 2016 en indiquant que «le présent projet de loi lance un signal mitigé aux éventuels investisseurs industriels en ne faisant référence qu'au secteur ouest de ce même corridor, alors qu'il s'étire jusque dans le secteur industriel de Sorel-Tracy, en passant à moins d'un kilomètre des futures installations de transit de Contrecoeur, de l'Administration portuaire de Montréal à Contrecoeur».

La MRC de Marguerite-D'Youville soulignait par ailleurs, en 2015, en annexe d'une lettre adressée au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, que la MRC et le territoire limitrophe de Sorel-Tracy possédaient des territoires en zone blanche, mais que ceux-ci seraient rapidement occupés au cours des prochaines années du développement des nouvelles installations maritimes de Contrecoeur. Plusieurs contraintes environnementales grèvent ces terrains, ce qui limite grandement leur développement.

La CCIRS est d'avis que le projet de loi n° 85 doit donner des moyens aux municipalités de l'est comme de l'ouest de l'autoroute 30 de se développer équitablement et ainsi conjointement développer cette chaîne logistique et ce corridor de développement que veut mettre en place le gouvernement le long de l'autoroute 30.

Bien que la CCIRS croit nécessaire de permettre le développement de terrains équitables le long de la 30, elle est sensible aux mesures que met en place le gouvernement dans son projet de loi qui permettraient de déroger des règles d'urbanisme et celles qui s'appliquent en terrain agricole. Elle croit donc que le gouvernement devrait consulter ses partenaires et instances de planification, soit les villes, les MRC, avant de décider unilatéralement des terrains qui feraient l'objet de ce développement.

Alors, en conclusion, les trois recommandations. La première : Que le projet de loi soit accompagné d'engagements précis en ce qui concerne la fluidité de l'autoroute 30. Que les cartes du projet 85 soient retirées du projet en vue d'y

inclure aussi le secteur est du corridor de l'autoroute 30. Et que les instances de planification régionales soient partie prenante du projet afin d'identifier les terrains de développement.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Nous allons maintenant débiter la période d'échange avec la partie gouvernementale et M. le ministre pour les 16 prochaines minutes.

M. Coiteux : Alors, merci beaucoup à vous pour votre présentation. Je commencerais par la question suivante. Vous dites qu'il faudrait que le projet de loi n° 85 soit accompagné d'engagements à l'égard des investissements nécessaires pour améliorer la fluidité sur l'autoroute 30. Est-ce que, pour vous, c'est quelque chose qui doit précéder la mise en place des outils du projet n° 85 ou bien ça peut aller de façon concomitante ou déphasée dans le temps?

Mme Brault (Catherine) : Ça urge. Ça urge.

M. Coiteux : Ça urge, oui.

Mme Brault (Catherine) : Je pense qu'il faut que ça... C'est sûr qu'avec tout ce qui s'en vient, si on veut que ça, ce projet-là, fonctionne... On sait que le REM s'en vient. Si on veut que le REM fonctionne, on veut que les gens puissent se rendre au REM, il faut que la fluidité sur l'autoroute 30 se... il faut que ça se passe. Il va y avoir les travaux sur le tunnel, ça va être l'enfer. C'est déjà l'enfer. On a... Tu sais, c'est sûr que moi, je vous parle de la voix d'une femme d'affaires, là, ça fait que... On a peut-être moins besoin d'études. On le voit, il faut qu'on fasse quelque chose.

Alors, tu sais, pour nous, l'autoroute 30, ce n'est pas une voie de contournement, c'est une voie de développement économique pour notre région. On veut que ça fonctionne, on veut avoir des business sur notre territoire, mais, si les gens ne sont pas capables d'acheminer leurs marchandises, ou d'avoir des travailleurs, ou même d'avoir le choix de s'implanter là parce que la problématique est du trafic, ça ne nous aide pas dans notre région. Ça fait que, si on veut que les deux pôles fonctionnent, bien, il faut que les camions puissent se promener entre les deux. Ça, c'est clair. Ça fait que...

M. Coiteux : Ce que vous dites, c'est que c'est indépendant, quand même, du projet de loi n° 85. Vous auriez le même propos concernant la fluidité s'il n'y avait pas un projet de loi n° 85.

Mme Brault (Catherine) : Définitivement. Mais le projet, je veux dire, je pense que c'est important que ça aille de l'avant aussi, là.

M. Coiteux : O.K. L'autre chose que je voudrais bien comprendre... Parce qu'avec le projet de loi vient une carte de sites qui ont été déjà... Sur la base d'échanges d'information avec les MRC, avec les municipalités, avec le ministère de l'Environnement, avec différents organismes, il y a une carte qui est prédéterminée. Est-ce que j'ai bien compris que, dans le fond, vous souhaiteriez qu'il n'y ait pas de carte du tout puis que les mêmes outils s'appliquent partout, ou, dans le fond, votre propos, c'était plus : Il faudrait trouver des terrains, présélectionner des terrains, et avoir une carte aussi pour la portion est?

Mme Brault (Catherine) : En fait, c'est de travailler conjointement avec les villes, qui ont déjà, probablement, des projets, pour que ce soit une collaboration. Disons, moi... De la façon qu'on l'a interprété, c'était qu'il n'y avait pas nécessairement de collaboration. Donc, ce qu'on souhaitait, c'était avoir la collaboration avec les différentes villes par rapport aux projets qu'ils peuvent avoir déjà.

M. Coiteux : Non, non, notre intention, c'est de le faire en grande collaboration, là. Puis d'ailleurs on l'a dit tout au long des consultations, depuis hier, que, s'il y a des enjeux avec les cartes actuelles, on va réviser, là. On n'a pas...

Mme Brault (Catherine) : O.K. Bien, en fait, c'était ça, le point.

M. Coiteux : D'autant plus que le temps a passé, d'autant plus que la situation peut évoluer, qu'il y a des nouveaux besoins qui apparaissent. Donc, il y a une nécessité d'actualisation. Puis on ne fera pas ça tout seuls dans notre coin, là, ça, c'est certain.

Il y a aussi... puis on en a discuté en se posant des questions, mais il y a des intervenants qui ont dit : Ça devrait s'étendre à d'autres secteurs que la logistique. Quelle vision vous avez, vous, de ça?

Mme Brault (Catherine) : Bien, en fait, je pense que la logistique du transport, dans ces deux pôles-là, c'est majeur. Avec ce qui va se passer avec le port de Contrecoeur, je pense qu'on a besoin des entreprises comme ça.

Est-ce que ça peut être élargi au commerce de détail? Si c'est à propos... Tout ce qui peut faire avancer le développement économique de notre région, je pense qu'on ne peut pas être contre ça, là.

Mme Brodeur (Stéphanie) : L'autoroute 30, c'est quand même un axe très, très, très important, donc... un accès vers les États-Unis. Qu'il y ait le développement le long de l'autoroute 30, on est favorables à ça, assurément.

M. Coiteux : Puis le guichet unique, maintenant, pour vous, le modèle idéal, là, le guichet unique, dans un contexte comme celui-là, ce serait quoi? Comment vous le voyez, le guichet unique, de votre point de vue?

Mme Brault (Catherine) : Bien, je pense que, si nos entreprises peuvent effectivement avoir un endroit où est-ce qu'on peut les aider puis les acheminer, les accompagner pour prendre leurs décisions puis les séduire à s'en venir dans nos régions... Je pense que c'est très porteur comme façon de faire.

Le Président (M. Auger) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Chevarie : Oui, merci, M. le Président. Juste en complément aux interrogations du ministre, l'autoroute 30, ça part de Sorel-Tracy, ça va jusqu'à Vaudreuil-Dorion. Je regardais sur le iPad, puis c'est à peu près 110 kilomètres, là. On me dit que ça prend à peu près 1 h 30 min pour se rendre d'un point à l'autre, là, du point a au point b. J'imagine que c'est beaucoup plus que ça sur l'heure de pointe, compte tenu de la congestion qui se passe assez régulièrement...

Une voix : ...

M. Chevarie : Oui, c'est ça. Un stationnement, comme vous dites, oui.

Mme Brault (Catherine) : ...1 h 30 min entre la 10 puis la 20.

M. Chevarie : Oui. Quand vous proposez, dans votre première recommandation, d'élargir, j'imagine que vous parlez d'une troisième voie. Est-ce que c'est sur toute sa longueur? Et avez-vous un estimé des coûts par rapport aux travaux qui devraient être effectués?

• (10 h 50) •

Mme Brault (Catherine) : En fait, malheureusement pas. Nous, la chambre de commerce, c'est sûr qu'on fait des constats, mais on n'est pas outillés pour être capables de faire des études comme ça.

Par contre, tu sais, je vous dirais, on a fait un sommet économique avec la ville de Longueuil l'année dernière, puis c'étaient des gens d'affaires qui étaient là, puis c'était sur le transport, puis c'est vraiment... la grosse problématique qui est sortie, c'est que les gens disent : On n'est pas capables de passer sur la 30. Donc, c'est un frein au développement économique de notre région. Ça fait que, tu sais, en lien avec ce projet-là, bien, il faut que les camions puissent passer d'une région... tu sais, de l'est à l'ouest, là, c'est certain.

M. Chevarie : O.K. Dernière petite question. Vous êtes la chambre de commerce couronne... Rive-Sud. Est-ce que vous couvrez toute la distance de l'autoroute 30 ou...

Mme Brodeur (Stéphanie) : On est de Contrecoeur à Brossard, Contrecoeur à Brossard.

Mme Brault (Catherine) : Oui. Quand même un grand territoire.

M. Chevarie : O.K. Merci.

Le Président (M. Auger) : D'autres interventions? Donc, nous allons poursuivre avec l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet, pour 9 min 30 s.

M. Therrien : Alors, merci de votre présence. C'est très apprécié.

Évidemment, l'élargissement de la 30, nous, on en est, au Parti québécois, on a vraiment pris une position très claire là-dessus. Est-ce qu'il serait possible d'envoyer le mémoire que vous avez fait à la commission pour qu'on puisse, là, l'avoir, pour l'analyser, si ça ne vous dérange pas? On apprécierait beaucoup d'avoir le mémoire sur l'élargissement de la 30, là, que vous avez fait.

Mme Brault (Catherine) : Sur le transport?

M. Therrien : Oui.

Mme Brault (Catherine) : Oui. Parfait.

Le Président (M. Auger) : O.K. Parfait.

M. Therrien : Ça vous va, M. le Président?

Le Président (M. Auger) : Oui.

M. Therrien : Bon, écoutez, je suis un gars de la Rive-Sud, je prends la 30 régulièrement. Entre la 10 puis la 20, c'est problématique. Donc, oui à l'élargissement juste comme ça, parce que la période de pointe, c'est de sept heures le matin à 19 heures le soir, peu importe la direction que vous prenez. On s'entend là-dessus. Déjà là, c'est un oui. On va rajouter le REM, ça fait que c'est un oui au carré. Il va y avoir un projet domiciliaire, un gros projet domiciliaire, Dix30 : un oui au cube. Puis là le ministre arrive — et je le salue, je lui lève mon chapeau — avec, justement, un projet de développement de la 30 entre les deux pôles, c'est oui à la quatre.

Je pense que c'est assez clair puis qu'on ne peut pas concevoir qu'on va faire un pôle... deux pôles de développement de chacun des bouts de la 30 sans qu'on ait un élargissement, ça ne fait pas de sens. Déjà là, on est à la limite de l'exaspération. Ça fait que moi, je pense que c'est très, très clair, là, que... le oui à la quatre, je pense que c'est oui, hein? Ça fait que moi... nous autres, on a une position extrêmement claire là-dessus. Et je suis convaincu que le ministre, là, dans son analyse qu'il va faire par rapport à ça, il va finir par acquiescer et demander au ministre des Transports de donner suite à la requête que vous avez, qui est extrêmement juste et à propos. Voilà.

Donc, semble-t-il que la MRC de Marguerite-D'Youville a déposé des demandes de terres, semble-t-il, c'est ce que j'ai entendu. On n'en a pas dans le projet de loi. Bon, là, vous dites... Mais il y a une ouverture du ministre très claire, là. Le ministre, il dit : Bien, écoutez, on est prêts à discuter. C'est ce que j'ai compris. Puis je ne me trompe pas quand...

M. Coiteux : Bien là, on va échanger avec le groupe, mais...

M. Therrien : Bien non, mais vous pouvez faire comme ça, juste comme ça. Comme ça, oui. O.K. C'est bon. O.K. Non, mais c'est parce que des fois j'aurais le goût de poser des questions au ministre, il me semble que ça aiderait. Mais, bon, peu importe. J'aurai le temps d'en poser au ministre.

Bien, c'est ce que j'ai entendu. Puis je ne veux pas prêter des propos au ministre, mais c'est ce que j'ai entendu. Puis il semble y avoir une belle collaboration entre moi puis lui, et donc...

M. Bergeron : Puis comme il est gentil puis intelligent...

M. Therrien : Vu qu'il est gentil et intelligent, on a un bon bout de fait.

Moi, ce que je comprends, c'est : Il faut avoir des terres à l'est, des terres réservées au pôle logistique, selon la volonté du ministre. Bon, admettons que c'est ça. Il y a des intervenants qui nous disent : Ces terres-là devraient servir seulement, seulement à la logistique de transport. Admettons que c'est le cas, que, mettons, je ne sais pas, ils vous donnent des hectares de développement avec une compensation pour les terres agricoles, puis tout ça, puis ça fonctionne bien, un peu comme ça s'est fait dans l'ouest. Moi, je vous pose la question. Si vous arrivez avec ces terres-là et que vous mettez juste des entreprises qui sont destinées à la logistique de transport, ce qui risque d'arriver... Puis on l'a vu hier avec... je pense que c'est CSX qui est arrivé avec cette constatation-là, c'est qu'il va se greffer autour de ça un développement industriel important, c'est automatique. Est-ce qu'actuellement vous avez un assez gros portefeuille de terrains disponibles pour, justement, appuyer cette arrivée probablement massive d'entreprises qui voudront profiter du pôle logistique? Comprenez-vous ma question?

Mme Brodeur (Stéphanie) : Oui, je comprends, oui, mais... Au niveau des terrains, il y en a, là. Il y en a dans le coin de Contrecoeur. Mais, nous, vous comprenez qu'on n'est pas là-dedans, là, tu sais, on est plus... Mais, oui, il y a des terrains.

M. Therrien : Mais je parle le long de la 30, là. Je ne parle pas de Contrecoeur, je parle... Mais Contrecoeur peut être un problème aussi, là. Mais, le long de la 30, est-ce qu'il y a un portefeuille de terrains? Vous devez, j'imagine...

Mme Brodeur (Stéphanie) : Bien, je le vois, là, mais, tu sais, c'est sûr qu'il y a du dézonage à faire, là, clairement, c'est clair.

M. Therrien : O.K. Donc... Parce qu'il y a des gens avant vous qui ont dit : Bien, dans les terrains qui seraient réservés pour l'industriel, là, lié à la logistique de transport, ils devraient permettre autre chose que de la logistique de transport, ce qui permettrait justement à ces industries-là de venir accompagnées et, de cette façon-là, d'avoir une croissance économique qui soit axée sur le développement régional mais aussi sur la plus-value que ça peut apporter, parce que ce n'est pas juste de la logistique de transport qu'on aurait, là.

Donc, à partir de cette réponse que vous me donnez, ça veut dire qu'il faudrait dézoner ou il faudrait prévoir, justement, des terrains qui deviennent disponibles pour autre chose que de la logistique de transport. C'est ce que je comprends.

Mme Brault (Catherine) : Mais, dans le projet de loi, il me semble que j'ai vu ça, il me semble que ce n'est pas juste la logistique du transport, là. Sur la première page, c'est marqué «commerce»... Il me semble que j'ai vu ça. Sur la première page... ou la deuxième page, on dit : «Le projet de loi permet au gouvernement de fixer, à l'intérieur de territoires définis, [les] règles d'urbanisme...» Le secteur de la logistique... Attends, c'est l'autre phrase en haut. Voyons! Je suis sûre que je l'ai lu.

M. Therrien : ...développement économique. C'est peut-être ça qui vous a... Il parle de développement économique.

Mme Brault (Catherine) : Voyons! Je l'ai lu tantôt.

M. Therrien : Bien, écoutez, Mme Brault, de toute façon... Regardez, regardez...

Mme Brault (Catherine) : Oui. Bien, en tout cas, bref... On est là pour la chambre de commerce. Alors, bref, nous, on est là pour nos entreprises. Puis c'est clair que, le développement économique, on est là pour ça.

M. Therrien : Oui, oui, oui. Non, mais, regardez bien, là, je ne veux vraiment, vraiment pas dire : Ah! regardez... Ce n'est pas ça. C'est parce que le ministre, depuis l'ouverture des consultations particulières, a un peu insisté sur cette idée qu'on aurait du terrain pour le développement du pôle logistique de transport, c'est juste ça, et non pas d'autres industries. Mais là je pense qu'on lui a joué dans la tête un peu, là, je pense qu'il est ouvert à ça, là. Mais il n'y a aucun signe, il ne me regarde même pas, mais j'ai senti ça. Je le sens dans son sourire, qu'on va finir par l'avoir.

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

M. Therrien : Non, mais, je veux dire, il y a eu une discussion par rapport à ça des différents intervenants. Alors donc, vous, vous dites : Si on a un pôle de développement, il faudrait prévoir d'autres terrains éventuellement pour supporter l'arrivée d'industries. C'est ce que je comprends. Je ne veux pas vous mettre des mots dans la bouche, mais c'est ce que je comprends. O.K.

Le Président (M. Auger) : ...M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Mais je ne veux vraiment pas...

Le Président (M. Auger) : Mais, juste pour les personnes, là, qui nous écoutent, nous regardent, en fait, nous sommes en consultations, donc les questions doivent aller à nos invités. Et en étude détaillée ce sera au ministre.

M. Therrien : Oui, oui, je le sais bien, je le sais bien. Mais j'ai déjà commencé... C'est parce que je commence déjà la communication. Je prépare le terrain avec le ministre, c'est pour ça.

Alors, autre chose, le guichet unique, j'imagine que vous trouvez ça intéressant. Est-ce que vous pensez que les municipalités devraient avoir une place... bien, peut-être pas prépondérante, une place importante dans le processus de guichet unique?

Mme Brault (Catherine) : Bien, je pense que oui, parce que je pense que chacun des territoires ou des municipalités, quand même, connaît ce qu'ils ont besoin et ce qu'ils sont capables d'offrir, puis je pense que ça prend une collaboration entre les deux.

Mais, comme entrepreneur, de pouvoir se faire aider et se faire guider dans un choix de terrain et d'emplacement, puis d'avoir un guichet unique, je pense que ça peut nous simplifier la vie. Moi, en tout cas, comme entrepreneur, je vois ça comme ça. On peut-u me faire la vie facile, que je puisse faire de la business, puis que je crée des jobs, puis que je fasse rouler l'économie? Nous autres, comme entrepreneurs, c'est comme ça qu'on pense. Donc, si ça peut être plus vite, un guichet unique, on aime ça.

M. Therrien : O.K. Donc, c'est très positif pour vous.

Deux questions, deux petites questions, rapidement. Vos membres, ils doivent... Première question : Comment ils trouvent l'arrivée éventuellement de ces pôles logistiques là puis le développement de la 30? Un.

Puis, deux, comment ils ont réagi, s'ils ont été informés à ce sujet-là, comment ils ont réagi au fait qu'il n'y a pas de terrain qui a été prévu dans ce sens actuellement? C'est en développement éventuellement, là, mais comment ils ont trouvé que toute la section dans laquelle vous travaillez a été un peu oubliée dans la distribution des terrains?

• (11 heures) •

Mme Brault (Catherine) : Bien, en fait, c'est un peu le... c'est ce qu'on a ressorti dans le mémoire. Évidemment, on a consulté nos membres, on a un comité Transport qui travaille beaucoup sur tout ce qui se passe dans notre territoire, et effectivement, le fait qu'il n'y a rien de prévu du côté est, bien, c'est sûr qu'on trouve qu'il y a un petit déséquilibre, là. Il faudrait que ça... Tu sais, je comprends qu'il y a beaucoup d'activités qui se passent dans l'ouest, mais il y a un bassin de possibilités aussi dans l'est, puis je pense qu'il faudrait qu'il se fasse quelque chose de ce côté-là aussi.

Puis c'est sûr qu'après ça, bien, les gens ont dit : Bien, la 30, tu sais, je veux dire, c'est bien beau, tout ça, là, mais ça va refouler, là. Ça va prendre un deuxième étage à la 30 comme ça... pas comme ça mais comme ça, là.

Mme Brodeur (Stéphanie) : Est-ce que tu me permets... On a fait un sondage auprès de nos membres, puis il y a eu 250 entreprises qui ont répondu, ce qui équivaut environ à 31 730 employés, là, tu sais, donc, et 98 % des répondants ont dit que la congestion routière causait des pertes économiques pour leur entreprise. Ça fait que nous, là, on est ici pour ça. Tu sais, je veux dire, nos entreprises disent : La congestion nous cause des pertes économiques, que ce soit en essence sur les routes, que ce soit en retards des employés, que ce soit en ayant de la difficulté à trouver de la main-d'oeuvre parce que les employés ne sont pas capables de se rendre. Ça fait qu'honnêtement on est là pour ça.

Le Président (M. Auger) : Merci. Malheureusement...

M. Therrien : 10 secondes, 10 secondes. Ça ferait 10 secondes que je parle, là...

Le Président (M. Auger) : Malheureusement, pour être équitable envers l'ensemble de tout le monde...

M. Therrien : ...vous avez raison, ce que vous dites là.

Le Président (M. Auger) : ...je dois poursuivre avec le député de Blainville pour les 6 prochaines minutes et 30 secondes.

M. Laframboise : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup, mesdames, de votre présence.

D'abord, juste pour qu'on se comprenne bien, là, parce que... je vais lire ce que vous avez peut-être... la définition qui est à l'article 1 : «...»entreprises du secteur de la logistique" celles dont les activités consistent en l'exploitation de centres de distribution de produits liés aux secteurs manufacturier et du commerce au détail ainsi que celles qui fournissent à ces centres de distribution des services directement liés à leur exploitation.» Donc, c'est ce que vise le projet de loi. Donc, évidemment, c'est pourquoi on disait que, s'il y a de quoi, il faudrait... c'est la définition qu'il faudrait peut-être retravailler un petit peu, si on veut l'agrandir ou donner plus de marge de manoeuvre, mais la définition, elle est claire, dans le projet de loi, c'est pour des entreprises, évidemment, qui sont des centres de distribution, qui fournissent le commerce au détail ou qui fournissent le secteur manufacturier. C'est un peu ça, là, ce qui est posé présentement.

Dans votre mémoire, votre première recommandation, qui est d'accompagner un plan de fluidité sur la 30, moi, je vous comprends très bien, mais ce n'est pas le bon endroit, je vous le dis. Le projet de loi n° 85, là, ne pourra pas régler ça.

Par contre, vous avez raison, il y a un problème, là. Et le problème, il est simple : le programme québécois d'infrastructures, depuis les trois dernières années, plus de 75 % de l'argent, des sommes de 50 millions et plus ont été investies sur l'île de Montréal, donc, évidemment, les couronnes ont été laissées de côté. Donc, il faudra, quant à moi, un changement de gouvernement pour que ça se passe, là, mais... Après ça, bien, on verra, là, mais il reste quand même... Et le plan 2017-2018, c'est 82 % des argents du PQI qui sont dépensés sur l'île de Montréal. Donc là, avant les prochaines élections, ça va être assez dur, à part des promesses électorales, là, mais, pour le reste, ça va être assez dur.

Parce que le projet de loi n° 85, lui... Dans un projet de loi, là, ça prend vraiment un... ça prend le budget, là. Il n'y a pas de projet de loi qui fait construire une autoroute, là, c'est un gouvernement qui décide de construire une autoroute.

Mais nous, on est très conscients, à la Coalition avenir Québec, là, des besoins de la Rive-Sud, là, je peux vous le dire, là. Donc, inévitablement, il faut... Ne lâchez pas, continuez à faire cette demande-là, parce que c'est sûr qu'avec les pôles logistiques ça va rajouter du trafic, donc, inévitablement, rajouter de la congestion. Puis ça, évidemment, c'est quelque chose que vos gens d'affaires, là, se plaignent, puis ils ont raison de le faire.

Par contre, les cartes, ça, les cartes, c'est important qu'elles soient revues, je pense que le ministre vous a fait un message, là, elles vont être revues, mais c'est important qu'il y en ait, parce que l'article 3 du projet de loi nous dit... ce sont des périmètres qui sont délimités et pour lesquels certaines réglementations ne s'appliqueront plus, puis il va y avoir un guichet unique. Donc, pour donner de l'efficacité, c'est important qu'il y ait des périmètres de délimités, donc c'est important qu'il y ait des cartes.

Mais ce serait important qu'il y en ait, des secteurs, dans votre... tout ce qui est par rapport à la 10, là, hein? Il faut que...

Une voix : ...

M. Laframboise : C'est ça. C'est tout bon. Donc, ça, évidemment, vous, c'est un message que vous nous livrez. Il y a des secteurs en particulier que vous vouliez mentionner? Vous pouvez y aller, là.

Mme Brodeur (Stéphanie) : Non. Les MRC, je veux dire, la MRC de Marguerite-D'Youville a fait des représentations, vont les faire. Tu sais, nous, c'est plus... c'est global.

M. Laframboise : Mais vous appuyez la MRC de Marguerite-D'Youville dans ses demandes?

Mme Brodeur (Stéphanie) : Exactement. Tout à fait, tout à fait.

M. Laframboise : Pas de problème. C'est ce que vous nous laissez comme message. Et évidemment, par rapport au guichet unique, les demandes du milieu municipal étaient de dire : On veut être partie prenante des décisions, puis je pense que c'est le message que vous nous livrez aussi.

Mme Brault (Catherine) : Oui, tout à fait.

M. Laframboise : Donc, vous, la consultation, la concertation, par rapport à ça, avec le milieu municipal, comment ça se passe chez vous?

Mme Brodeur (Stéphanie) : Ça va bien. On a parlé avec Longueuil, on a parlé... l'agglo et tout, on est là. Nous, ce qu'ils nous ont dit, ce qu'ils demandent, c'est ça, c'est qu'elles soient consultées puis soient partie prenante là-dedans. Donc, on l'a... on fait des représentations pour ça, tout simplement.

M. Laframboise : Puis vous vous faites confiance, vous avez toujours des bonnes relations avec le milieu municipal?

Mme Brodeur (Stéphanie) : Tout à fait. Avec nos villes, oui, tout à fait.

M. Laframboise : Ça va. Est-ce que vous avez un petit dernier message à livrer à la commission, là? Moi, je peux vous laisser un peu de temps. Ça va? Donc, merci beaucoup.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. Donc, Mmes Brault et Brodeur, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission.

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

(Suspension de la séance à 11 h 5)

(Reprise à 11 h 10)

Le Président (M. Auger) : Nous reprenons nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de la Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon. Je rappelle que vous avez 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 sûr, vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre exposé.

Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon (CCIRR)

Mme Jugureanu (Marcelina) : Parfait. Bonjour, M. le Président, M. le ministre, M. Alain Therrien, notre député local. Bonjour à tous.

Donc, je vais commencer les présentations par moi-même, en fait : Marcelina Jugureanu, directrice de la chambre de commerce Royal Roussillon; notre présidente, Raymonde Potvin, également propriétaire de Club Voyages Raymonde Potvin; nous avons Yves Bisson, qui est directeur général de caisse des Berges du Roussillon, qui est notre vice-président à la chambre de commerce; et nous avons Simon Daigle, qui est le coordonnateur, Ventes et marketing, pour la chambre de commerce.

Le Président (M. Auger) : Merci et bienvenue.

Mme Jugureanu (Marcelina) : Donc, la chambre de commerce Royal Roussillon en bref. Nous avons été créés il y a plus de 10 ans. Nous couvrons un territoire de 13 municipalités qui se résume, dans le fond, dans la MRC de Roussillon et Jardins-de-Napierville. Le Roussillon, en bref, vous le connaissez, donc, avec ses opportunités et sa situation géographique exceptionnelle au Québec. Donc, nous avons des infrastructures de transport multimodal. Nous avons une population jeune, instruite et multilingue, un vaste bassin de main-d'oeuvre à rapatrier et à retenir, la capacité d'accueil commerciale et résidentielle existante et complémentaire, un positionnement idéal dans les secteurs agricole et agroalimentaire, la porte d'entrée et de sortie du Grand Montréal par rapport aux États-Unis et un passage obligé dans l'axe est-ouest, hors de l'île de Montréal. Nous avons un réseau de transport en commun structurant métropolitain, le corridor Taschereau-route 132, le train de banlieue Montréal-Candiac avec quatre stations, un réseau de transport local assez développé, les trois CIT. Donc c'est un territoire qui se prête exceptionnellement bien à l'atteinte des objectifs d'urbanisation et de densification contenus dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Pour ce qui est de nos recommandations par rapport au projet n° 85, premièrement, la CCIRR, donc la Chambre de commerce et d'industrie Royal Roussillon, accueille et salue cette initiative visant à doter le Québec d'une vision plus harmonisée de développement et planification autour de grands projets logistiques. De plus, la CCIRR est d'avis qu'une étroite collaboration entre les différents acteurs décisionnels est essentielle pour une planification intégrée des chaînes logistiques.

Le transport de marchandises engendre d'importantes retombées économiques et sociales pour la région, et la CCIRR se réjouit que la MRC Roussillon soit ciblée parmi les secteurs favorables à l'implantation des chaînes logistiques de transport de marchandises. En plus des retombées économiques, le transport de marchandises contribue de manière très importante à la création d'emplois et est très essentiel au commerce des entreprises locales.

Développer un guichet unique avec une base de données centralisée pour l'information des terrains disponibles ainsi que leur vocation permettra entre autres de : viser un aménagement durable et une planification intégrée des projets logistiques et de manufacture dans le but de réduire les kilomètres parcourus et l'aménagement plus durable du territoire pour une vision à plus long terme — cela vient également réduire par le fait même l'empreinte du carbone dans le transport de marchandises; mettre en place une banque de données colligées permettant de dresser un portrait exhaustif des emplacements disponibles ainsi que la vocation ciblée, en plus d'un portrait global du secteur. L'accès rapide à l'information claire, précise fiable et récente, notamment au moyen de nouvelles technologies de l'information, peut favoriser la prise de décision plus éclairée des entreprises voulant s'établir dans un secteur donné.

La Stratégie maritime, donc, la Stratégie maritime québécoise s'articule très bien autour du projet de loi n° 85 et contribue efficacement à réduire l'empreinte carbone du transport de marchandises en plus d'améliorer la compétitivité et l'efficacité de ce secteur. Tout cela renforce le rôle du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises dû à sa position stratégique en Amérique du Nord.

À ce jour, des grands projets d'expansion continuent à se développer sans trop de concertation, au détriment d'une vision à long terme et à l'aménagement plus durable du territoire. Certains projets, même, à défaut de pouvoir prendre de l'expansion, notamment dans les zones portuaires, se multiplient, ce qui cause une augmentation et des lacunes d'optimisation au niveau des trajets et distances à parcourir. Il est donc urgent de mettre en place des modalités efficaces afin d'aider à mieux structurer l'aménagement de ces territoires.

Lorsqu'il s'agit de zone industrialo-portuaire, donc la ZIP, la Stratégie maritime veut faire en sorte de favoriser l'émergence de projets manufacturiers les plus à même d'offrir de la proximité des services portuaires. Toutefois,

dans la MRC de Roussillon, le projet de la ville de Sainte-Catherine vise à la consolidation et le développement de nouvelles activités de logistique à valeur ajoutée, lesquelles sont justement en lien avec les activités portuaires. Dans ce contexte, la localisation des terrains industriels vacants de ce secteur constitue un avantage majeur pour les entreprises de logistique qui souhaitent s'établir à proximité immédiate du port de Sainte-Catherine. L'objectif premier de la ville est la création de la ZIP, qui contribuera à détailler la stratégie de développement du parc d'affaires, où 393 808 mètres carrés de terrain pourraient être développés.

Une zone industrialo-portuaire est une zone industrielle à proximité des services portuaires mais également d'infrastructures routières et ferroviaires. Cette proximité représente un avantage comparatif considérable pour les entreprises, particulièrement celles du secteur manufacturier. Pour la logistique, une zone industrialo-portuaire permet aux entreprises qui s'y implantent un accès facilité à leurs intrants et un transit accéléré de leurs marchandises vers les marchés nord-américains et internationaux.

De plus, une zone industrialo-portuaire est conçue de manière à maximiser le potentiel de synergie entre les services portuaires et les industries maritimes ainsi que les industries connexes, c'est-à-dire le manufacturier, les entreprises de transformation, etc.

Bref, une zone industrialo-portuaire est organisée de manière à ce que ces industries puissent profiter d'aménagements fonctionnels, accroître l'efficacité de leurs activités en logistique ou encore partager des infrastructures et des services portuaires.

Maintenant, le corridor de l'autoroute 30 participe directement à... à l'amélioration — je vais l'avoir — du corridor de transport multimodal et au renforcement d'une stratégie intégrée pour la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec. Le développement le long de l'autoroute 30 permet, selon nous, également de contourner le réseau routier de l'île de Montréal, ce qui contribue à en réduire la congestion et à consolider le rôle du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises.

À l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la MRC Roussillon, qui nous concerne le plus, 442 hectares ont été identifiés, selon les derniers chiffres que nous avons eus, dont 385 hectares à vocation industrielle et 57 hectares à vocation multifonctionnelle. On note la présence de plusieurs terrains situés dans des aires TOD, soit à Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant. En tout, sur le territoire de la MRC Roussillon, on compte près de 115 hectares dans les aires TOD. L'implantation d'entreprises à vocation logistique pourrait aller à l'encontre de la volonté locale, principalement dans la TOD de Candiac, où certains terrains de bordure de l'autoroute 15 ont fait l'objet de planification détaillée de la part de la municipalité et de la population locale, et la vocation choisie pour ces terrains ne vise pas l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique.

Selon certaines informations disponibles, les Mohawks de Kahnawake revendiquaient des terrains qui ont été identifiés à l'ouest de l'autoroute 30 dans les villes de Saint-Constant et Sainte-Catherine. À Saint-Constant, les terrains identifiés par le gouvernement découpent de façon particulière la zone agricole, et plusieurs lots actuellement cultivés seraient enclavés par le projet de loi.

La CCIRR juge que les cartes actuelles devraient être retirées et revues en consultation avec les élus municipaux. La CCIRR demande également que le processus de sélection de terrains à ce jour identifiés soit précisé et plus transparent et également que le mécanisme d'identification de terrains pouvant faire exception aux règlements de zonage agricole protégé soit défini à l'avance. La CCIRR croit également que l'article 3 devra être revu pour respecter la compétence municipale de l'aménagement qui relève des gouvernements de proximité.

Également, les terrains qui se retrouvent en ce moment en zone agricole devraient avoir des limites territoriales plus claires. Actuellement, des modalités de compensations prévoient que le gouvernement puisse, par décret, prévoir l'inclusion dans la zone agricole d'une superficie équivalente à celle qui serait exclue sans tenir compte des limites administratives des municipalités et des MRC. Par conséquent, une municipalité pourrait voir ses revenus fiscaux augmenter par l'implantation de nouvelles entreprises tandis qu'une autre se verrait amputée d'un développement potentiel. La CCIRR est d'avis que le projet de loi devrait prévoir et préciser des modalités de compensation qui visent à remplacer par une superficie équivalente les terrains utilisés en zone agricole prioritairement sur le territoire de la municipalité ou de la MRC concernée.

Le Québec a toujours constitué une porte d'entrée importante vers les marchés nord-américains, et, dans un contexte de concurrence mondiale accrue, il nous semble impératif que le gouvernement mette en place rapidement des mesures afin de moderniser le processus pouvant assurer la localisation stratégique des projets de pôles logistiques. Ces pôles logistiques font partie des déterminants de la prospérité économique.

Également, le gouvernement devra cibler et encourager le développement de nouvelles technologies permettant une haute performance de l'intégration de la logistique intermodale.

• (11 h 20) •

La CCIRR croit qu'au-delà de la mise en place de pôles logistiques le gouvernement devra miser sur des mesures visant l'optimisation de ces chaînes logistiques en tirant profit des nouvelles technologies existantes. Ces pôles pourront également attirer et mobiliser une main-d'œuvre qualifiée, et des nouvelles entreprises pourront également voir le jour, inspirées par des opportunités liées à la modernisation et à la mise à niveau des infrastructures du transport.

Un pôle logistique est un lieu défini offrant des services de transport multimodal et regroupant toutes les opérations relatives à la gestion de la circulation physique des marchandises et des flux d'information permettant d'acheminer des matières premières, produits semi-finis et produits finis de leur point d'origine jusqu'au point de consommation. Ses activités sont à la fois une fonction transversale au secteur industriel et un secteur économique à part entière venant dynamiser les entreprises en amont, donc production et transformation, et en aval, donc la distribution. Elles englobent donc l'ensemble des opérations déterminant le mouvement des produits telles que l'approvisionnement, les usines, les entrepôts, la gestion physique de produits en cours de fabrication, l'emballage, le stockage, la gestion des stocks,

la manutention, la préparation des commandes et également les prestations informatiques, la gestion des retours de produits dans le cadre du service après-vente et les travaux de finition industrielle. La CCIRR croit que les terrains visés par ces pôles devraient également prévoir l'établissement de proximité d'entreprises manufacturières et de transformation.

La CCIRR formule donc les recommandations suivantes.

Que soit retiré l'article 3 du projet de loi. Respecter la compétence municipale de l'aménagement qui relève des gouvernements de proximité et accompagner les municipalités dans l'implantation de projets d'aménagement afin d'assurer une vision à long terme.

Que les cartes accompagnant le projet soient retirées et revues selon des données plus récentes.

Que le gouvernement s'assure de la localisation stratégique des projets de pôle logistique en concertation avec les acteurs de l'industrie, donc des zones permettant l'intermodalité, l'accès à l'eau et la réduction de l'étalement urbain.

Que le gouvernement crée des réserves foncières permettant l'expansion des pôles logistiques existants. Le gouvernement devrait permettre l'établissement d'entreprises à valeur ajoutée et propices à l'expansion des entreprises logistiques établies, la concertation et collaboration pour diminuer l'étalement et la multiplication de ces pôles.

Que le projet de loi vise également l'aide à la modernisation ou la création d'infrastructures de soutien à l'implantation efficiente d'une chaîne logistique. La qualité des infrastructures est une condition gagnante pour assurer la compétitivité des pôles logistiques.

La CCIRR est d'avis que le projet de loi n° 85 sera très bénéfique pour le développement économique de la MRC Roussillon en procurant aux entreprises agroalimentaires du Roussillon un accès direct aux divers marchés de l'Amérique du Nord de façon efficace et en réduisant l'impact environnemental; en optimisant les capacités de croissance et de développement urbain; en accélérant l'investissement dans des centres de distribution à valeur ajoutée et ainsi favoriser le traitement sur le territoire d'une plus grande part de matières premières; en assurant un développement planifié et une meilleure coordination des activités logistiques pour créer une synergie entre les joueurs de l'industrie; en améliorant la chaîne logistique des entreprises manufacturières situées dans la région par l'appropriation de technologies et de services spécialisés.

Les conditions de succès que nous avons vues, ce seraient l'acceptabilité sociale de l'implantation des entreprises sur le territoire, l'adhésion du milieu agricole, des partenaires métropolitains, le consensus et la vision commune des principaux acteurs politiques, économiques, sociaux, environnementaux et agricoles en garantissant le succès d'affaires pour toutes les communautés métropolitaines et québécoises, la participation d'investisseurs en logistique pour le financement et la bonification des pôles logistiques par le développement et l'innovation technologique.

Donc, pour accueillir les projets porteurs compatibles avec le projet de loi n° 85, la MRC Roussillon a également besoin de soutien et de bonification au niveau de l'infrastructure existante. Nous avons besoin, bien évidemment, de changement de zonage au niveau de terrains de la 15 et 30, mise en disponibilité des terrains excédentaires de la route 132, aménagement d'un zonage de compensation régionale et métropolitaine pour les milieux humides et naturels affectés par les projets, une sortie d'autoroute au soutien du développement industriel, le réaménagement et le redéveloppement de la route 132 pour la rendre plus fluide et sécuritaire ainsi que le soutien à la mobilité de la main-d'oeuvre dans l'axe est-ouest par le développement d'une offre de transport collectif.

Merci de m'avoir écoutée. Je reprends mon souffle.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Vous avez eu un crédit de la part du ministre de 5 min 30 s. Donc, il vous reste 10 min 30 s, M. le ministre.

M. Coiteux : 10 min 30 s. Bon, le 30 secondes me rassure beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : C'est là la différence.

M. Coiteux : Alors, écoutez, bien, merci beaucoup, Mme Jugureanu et puis les gens qui vous accompagnent ce matin.

Je vais aller droit au but pour commencer sur un élément qui est important, du projet de loi, là, mais je vais aller... je ne veux pas aller dans le conceptuel, là, je veux aller dans un article. Parce que vous avez dit : Supprimer l'article 3, dans vos recommandations. Est-ce que vous avez aussi regardé la possibilité de réécrire différemment l'article 3 pour davantage tenir compte des compétences et des responsabilités des MRC et des villes en matière d'aménagement du territoire? Est-ce qu'on peut compatibiliser cette reconnaissance-là, qui va de soi, avec la possibilité pour le gouvernement, dans des circonstances qui l'exigeraient, et peut-être même en accord avec la municipalité, hein, ce n'est pas interdit, là, de procéder plus rondement?

Mme Jugureanu (Marcelina) : Oui, en fait, c'est ça, je me suis mal exprimée, c'est de retirer l'article 3 et de le revoir, justement, en concertation avec les municipalités. Parce qu'en effet je crois opportun que, dans le fond, le guichet unique soit créé pour que les entreprises puissent, selon leurs besoins spécifiques, cibler un territoire en particulier et, par la suite, de concertation avec les municipalités. Ce qu'on veut dire par là, c'est qu'on ne veut pas que le pouvoir de décision et de règles municipales soit enlevé aux municipalités, parce qu'on est venus leur donner plus de pouvoirs avec le projet de loi n° 122, et là ce serait un peu comme aller leur dire : Bien, oups! vous l'avez, oups! vous ne l'avez plus. Ça fait que c'est... Puis c'est quand même eux qui sont le gouvernement de proximité et qui savent... qui voient au meilleur développement, au meilleur intérêt de chaque région. Donc, je crois que c'est des acteurs très importants, qui doivent être consultés.

Donc, oui, vous avez tout à fait raison, j'ai été un peu raide dans ma recommandation, mais...

M. Coiteux : C'est juste... C'est pour qu'on puisse avoir une compréhension commune, c'est... Non, mais... Puis ça va de soi. Puis, vous savez, les choses évoluent dans le temps, puis c'est la raison pour laquelle c'est si important d'avoir les consultations qu'on a à l'heure actuelle. Elles auraient été importantes si on avait amené déjà en consultations le projet de loi n° 85 avant le 122, mais vous avez bien raison de dire qu'il y a eu depuis un 122, puis il faut s'assurer que le 122 et le 85 soient compatibles, compatibles dans leurs intentions, dans leur forme puis aussi pour obtenir le résultat qu'on souhaite tous, là, qui est de favoriser davantage le développement économique dans le corridor de l'autoroute 30. Vous comprendrez que j'ai un attachement particulier à l'égard du 122, donc on va certainement trouver une façon de compatibiliser tout ça.

Mme Jugureau (Marcelina) : C'est pour ça que je l'ai sorti, adroitement.

M. Coiteux : Oui. Autre question, c'est là... Puis, encore là, je tiens encore une fois à rassurer tout le monde. Tous ceux et celles qui sont venus s'exprimer sur la question des cartes, j'ai toujours répété que, s'il y a des enjeux avec les cartes, nous allons revoir les cartes. Il n'y a pas de... aucune hésitation de ma part de dire qu'on va regarder... on va revisiter la question des cartes, ne serait-ce que parce que le temps s'est écoulé mais aussi parce qu'il y a des enjeux légitimes qui sont soulevés, puis on veut avoir les meilleures offres possibles de terrains pour fins de projets logistiques. Donc, on va travailler là-dessus.

Ma question serait la suivante. Vous, c'est la MRC Roussillon, mais il y a d'autres MRC qui sont venues nous voir qui sont plus dans le secteur est de l'autoroute 30, et ils nous ont dit : Nous aussi, ça prend les mêmes... Ils ne nous ont pas dit d'enlever l'article 3, ils voudraient que l'article 3 s'applique à eux. Et puis ils nous ont dit qu'ils sont prêts... ils veulent avoir des cartes, eux aussi. Alors, comment vous voyez ça, vous, de votre point de vue?

Mme Jugureau (Marcelina) : Je ne suis pas sûre de comprendre la question.

M. Coiteux : L'est. L'est versus l'ouest.

Le Président (M. Auger) : M. Bisson.

• (11 h 30) •

M. Bisson (Yves) : Ça, c'est clair que l'est et l'ouest, si on compare le corridor central, beaucoup plus dense, beaucoup plus résidentiel aussi, il y a une mixité beaucoup de l'utilisation du territoire. Si on va vers l'ouest, les étendues de terres et de terrains sont très disponibles et deviennent très accessibles. Donc, je peux comprendre que ces municipalités veulent avoir aussi la possibilité d'être sur les cartes pour pouvoir attirer ces entreprises-là, hein? Ils ont compris que c'est un beau pôle logistique pour eux autres aussi. Donc, c'est pour ça que...

Et il reste quand même que, pour nous, dans notre secteur, il y a une mixité. On a parlé, tantôt, des TOD. On a développé les TOD en lien avec tout le transport urbain et des gens vers Montréal. Donc, je pense que, pour nous, c'était important de respecter la volonté des municipalités, de nous assurer que le développement est complémentaire avec la vision que la municipalité s'est donnée, mais toujours en gardant à l'esprit, hein, en gardant à l'esprit que, comme gens d'affaires, on veut que les choses soient simples. Le guichet unique, on y croit. Je pense que c'est une façon de rendre les choses beaucoup plus fluides puis de permettre aux entreprises d'identifier des pôles rapidement.

Donc, c'est un peu là... Quand on parle de réviser l'article 3, quand on le lit, bien, c'est comme si les municipalités ont comme perdu le pouvoir pour ces zones désignées là. Mais, quand vous mélangez la logistique du transport versus une zone résidentielle, je pense qu'il faut avoir les yeux ouverts puis les oreilles attentives, là, aux préoccupations des gens dans le secteur. Et c'est pour ça que, l'est et l'ouest, vous circulez sur la 30, je trouve que c'est complètement un pôle différent par rapport au coeur de là... entre la 20 et la 715... la 730, là.

M. Coiteux : Dans votre propre MRC, quel potentiel vous voyez, là, pour le développement d'activités logistiques?

Mme Jugureau (Marcelina) : On est un territoire qui est très bien géolocalisé. Donc, nous avons le transport intermodal, l'accès à plusieurs routes. Nous avons le port de Sainte-Catherine. Donc, c'est sûr que l'implantation des entreprises logistiques ainsi que tout ce qui s'y rattache, parce que c'est ça qui est important aussi, c'est d'avoir une vision à long terme, donc prévoir l'aménagement de ces entreprises-là à proximité de manufactures et d'entreprises de transformation, oui, il y a un potentiel énorme, surtout que, dans notre région, il y a beaucoup d'agriculture, beaucoup de matières premières qui se développent, donc c'est sûr que ce serait une valeur ajoutée, pour nous, d'avoir ce genre d'entreprises logistiques qui s'implantent là. De un, comme j'avais dit auparavant, ça va réduire l'empreinte écologique, puis, de deux, bien, ça va créer des opportunités de développement économique pour la région, donc des emplois et des retombées économiques régionales.

M. Coiteux : Comment vous voyez le mécanisme de compensation concernant les terres agricoles? Vous en avez parlé un petit peu dans votre présentation, mais je ne sais pas si vous voulez en dire davantage, élaborer davantage là-dessus, dire : Bon, il faudrait que ce soit prioritairement dans la même MRC. Des fois, ce ne sera pas toujours possible, peut-être. Alors, comment vous voyez tout ça?

Mme Jugureau (Marcelina) : Tout ce que je voulais dire par là, c'est que ce serait peut-être bien de ne pas imposer une compensation avec... peut-être juste de bien gérer le tout. Parce que c'est sûr que, si une MRC vient voir

l'implantation d'une grande entreprise, et donc a des retombées, puis qu'une autre se voit attribuer un territoire agricole où il n'y aura pas autant de retombées économiques, ce ne sera pas une division efficace.

Mais, des recommandations en rapport à ça, non, je vous laisse gérer le tout. C'est juste que j'ai soulevé une inquiétude par rapport à la rétribution.

M. Coiteux : O.K. Je ne sais pas si un de mes collègues a...

Le Président (M. Auger) : ...encore une minute, M. le ministre.

M. Coiteux : Oui. Peut-être mon collègue de...

Le Président (M. Auger) : Chers collègues du parti gouvernemental?

M. Coiteux : Non? Ça va? Ça va aller, de notre côté. Merci.

Le Président (M. Auger) : Ça va? Ça va. Donc, nous allons maintenant poursuivre avec le porte-parole de l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet. 9 min 30 s.

M. Therrien : Merci, M. le Président. M. Daigle, je vous salue. Mme Potvin, Mme Jugureanu, M. Bisson. Je suis très, très, très content de vous voir.

J'ai lu avec attention votre mémoire, je vous ai écoutés aussi. Écoutez, c'est très intéressant. Vous soulevez des points parfois en appui avec ce qu'on a entendu par la MRC, avec les villes, donc vous êtes pas mal de concert avec eux sur certains points, je vais peut-être y revenir, mais je vais parler d'abord... Puis il y a des points qui sont intéressants puis je vais aussi vous demander la parole là-dessus, parce qu'il y a certains points que vous soulevez qui n'ont pas nécessairement été soulevés de cette façon-là, en tout cas, par les autres, puis je vais vous questionner là-dessus. Mais d'abord, la sortie sur la 30, en quoi la sortie est importante pour le tissu industriel, éventuellement, qui va être créé par ces pôles-là? Puis ensuite comment elle peut avoir une influence sur l'acceptabilité sociale des citoyens? Je voudrais vous entendre là-dessus, parce qu'il faut créer une sortie, il faut savoir... Est-ce qu'elle est justifiée, selon vous? Puis vous m'avez dit oui, donc je vais demander une justification.

Le Président (M. Auger) : M. Bisson.

M. Bisson (Yves) : Si vous permettez, en effet, je pense qu'elle est cruciale. Il faut absolument avoir ces sorties-là, parce qu'on ne peut pas se permettre de passer sur les axes routiers qui sont principalement à densité résidentielle.

Donc, c'est quand même lourd, hein? Je travaille dans le secteur, et puis il y a beaucoup de machinerie et de gros camions qui circulent dans des zones dangereuses. Il n'y a pas de trottoir, c'est des secteurs qu'il n'y a pas de trottoir. La 132 n'est vraiment pas faite pour le volet urbain, donc on l'a délaissée pour faire la 30 plus au sud, mais là on n'a rien fait là. Donc, je pense qu'à quelque part, là, il faut absolument avoir en termes de priorité qu'on ne peut pas se permettre que ces zones industrielles là passent les transits par les routes municipales actuelles, il faut absolument qu'il y ait une connexion à la 30. Ça, c'est indispensable.

Mme Jugureanu (Marcelina) : Si je peux me permettre un petit rajout, il ne faut pas oublier que l'autoroute 30 a été tout d'abord planifiée dans le but de créer une autoroute de contournement. Puis on vise un terrain qui serait, oui, à fort potentiel de développement pour Saint-Constant notamment, parce que c'est le territoire ciblé. Puis l'autoroute de contournement, c'est rendu plus une autoroute de voyageant passager, là, parce que le contournement ne peut pas se faire si on n'a pas assez de sorties d'autoroute. Donc, si on veut donner une suite logique, encore une fois, à un projet gouvernemental qui a été mis en place, il faudrait y aller jusqu'au bout, là.

M. Therrien : Vous parlez de vision à long terme, j'aime beaucoup ça, là, de développement à long terme, de concertation. D'abord, deux questions. Un, le guichet unique va-t-il nous permettre de réaliser cet objectif-là, selon vous? Si oui, pourquoi? Si non, pourquoi? Puis aussi l'importance des villes dans le guichet unique puis dans la prise de décision relativement au développement de ce territoire-là. Je voudrais vous entendre là-dessus.

Mme Jugureanu (Marcelina) : En fait, le guichet unique, c'est sûr que le mot, le terme «guichet unique» revient souvent, quand il est question de projet de loi gouvernemental, puis sincèrement, sur le terrain, les entrepreneurs, on commence à être un peu tannés d'entendre parler du fameux guichet unique. Mais dans ce cas-ci j'y crois réellement. Pourquoi? Parce qu'un entrepreneur qui veut s'établir dans une région donnée, il fait une étude de marché pour voir les opportunités, les menaces, etc., et cible un territoire donné. Donc, cet entrepreneur-là ne va pas aller cogner à la porte de toutes les municipalités puis devoir faire toutes les recherches nécessaires à savoir quels sont les terrains, c'est quoi, les contraintes, et tout. Et c'est là que les municipalités rentrent en jeu puis qu'elles sont très importantes parce que, ces données-là, c'est sûr que, si on crée quelque chose, encore une fois, il faut avoir de la suite dans les idées et il faut le maintenir à jour. Donc, si c'est pour se mettre en place, ce genre de projet devrait être soutenu par les municipalités, qui vont garder les données à jour, des données récentes et précises pour que les entrepreneurs puissent avoir accès à des données efficaces.

M. Therrien : Et vous me faites tomber dans la question que je voulais vous poser par la suite. Donc, on dirait qu'on est quasiment de connivence. La question que je voudrais poser, parce que M. Finn, du CN, a dit... Quand je lui ai parlé de ce qui se passait ailleurs puis ce qu'on devrait améliorer ici, il disait : C'est le repérage des industries, d'aller chercher l'information, que les industries devraient être mieux informées des possibilités puis de tout ce qui peut leur être offert, à ces entreprises-là. Et il avait ciblé un agent d'intervention à ce niveau-là, c'est les chambres de commerce. Est-ce que vous vous voyez faire ça, vous?

Mme Jugureau (Marcelina) : Absolument, absolument. On a besoin de cette information-là de toute façon. Le nombre de fois qu'on se fait appeler ou contacter à ce sujet et qu'on doit justement cogner à la porte des municipalités, puis que ces derniers n'ont même pas les informations... Les informations doivent être gardées à jour en temps réel.

Puis, encore une fois, faute de me répéter, mais, si on veut avoir de la suite dans les idées... C'est sûr qu'on est à l'ère du technologique, on est à l'ère des technologies de l'information. C'est inacceptable qu'on n'ait pas déjà ce genre de base de données en place qui soit rentabilisée puis qui soit... qui puisse rentabiliser l'implantation de projets structurants sur les territoires qu'on a de disponibles.

Je ne sais pas si ça fait du sens, là, mais...

M. Therrien : Oui. Par rapport aux terrains qui ont été au départ, là, mentionnés dans le projet de loi, là, le ministre nous a dit qu'il y aurait sûrement rebrassage, là. La ville de Saint-Constant demande des modifications. Ce que j'ai compris, c'est que vous appuyez la ville de Saint-Constant dans ces demandes de modification là.

Mme Jugureau (Marcelina) : Absolument, oui.

M. Therrien : O.K. Autre chose, très intéressant, vous mentionnez l'idée des TOD. Tantôt, il y a des gens qui sont venus, un groupe environnemental qui est venu, puis il a dit : Il faut respecter les TOD. Et vous mentionnez avec justesse qu'il y a des terrains, en tout cas, qui sont donnés pour l'industriel dans un TOD de Candiac, et je pense que le maire de Candiac, là-dessus, a insisté pour qu'on respecte l'idée d'avoir un TOD dans son coin. Je pense que... Je ne sais pas, êtes-vous au courant s'il y a des démarches qui sont entreprises par le maire à ce sujet-là, où est-ce qu'on en est? Je ne sais pas si...

Mme Jugureau (Marcelina) : Malheureusement, je n'ai pas pu contacter le maire Dyotte avant...

• (11 h 40) •

M. Therrien : O.K. Ce n'est pas grave. Mais je vous en parle parce que je veux vraiment que le ministre, là, soit bien conscient de la situation dans ce cas-là très précis, et vous me donnez l'occasion de le faire, je vous en remercie.

Un point aussi par rapport au développement des entreprises, on va avoir des territoires, dans le Roussillon, qui seront destinés au pôle logistique de transport. Vous, est-ce que vous pensez que ces terrains-là devraient juste être offerts par des entreprises qui sont destinées à la logistique de transport ou on devrait élargir les possibilités de développement dans ces terres-là?

Mme Jugureau (Marcelina) : Je vous ai fait l'énumération de ce que j'entends par «entreprise de logistique de transport», la liste est quand même assez exhaustive. Puis je pense que, si on y va avec une vision de... on met en place un pôle qui vise la rentabilisation du mouvement camion, là, du trafic... Je crois qu'on peut s'entendre qu'on ne mettra pas un magasin de vêtements pour chiens sur ce territoire-là, c'est sûr qu'il faut cibler certaines industries, mais toujours faut-il cibler des... élargir, peut-être, ou mieux définir la définition d'entreprise visant à la logistique de transport. Mais on a aussi du beau potentiel de codéveloppement technologique qui peut être fait, donc il ne faut pas oublier ces entreprises-là. On a aussi des manufacturiers, des entreprises de transformation qui pourraient très bien s'encadrer dans ces territoires-là. Donc, il faut juste penser long terme et penser développement le plus efficace possible.

M. Therrien : Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Auger) : 1 min 30 s.

M. Therrien : Vous avez mentionné la 132. La 132, il était prévu au départ... Quand la 30 a été ouverte, c'était censé devenir un boulevard urbain. En tout cas, réaménager la 132, ça avait été ciblé comme action gouvernementale. Pourquoi le boulevard urbain, la 132, pourrait faciliter le développement de la région du Roussillon de concert avec la 30?

Mme Jugureau (Marcelina) : Premièrement, la toute première raison, puis la plus importante, et la plus urgente, c'est que c'est rendu vraiment un corridor dangereux. Donc, c'est, premièrement, pour la sécurité puis la fluidité du transport. Et ça, je pense qu'on le répète puis on le répète. Mais aussi c'est parce qu'on a des commerces et des industries en bordure de cette 132 là et on doit pouvoir avoir accès à ces industries-là. Et, en ce moment, la façon que la 132 est gérée et le fait qu'on n'ait pas accès à tout son potentiel, ça freine le développement de cette partie-là de la région.

M. Therrien : Parce que, si ça se faisait, on dégagerait des territoires, qui pourraient ensuite être développés de concert avec le pôle de la 30. C'est ce que je comprends?

Mme Jugureau (Marcelina) : Exactement.

Le Président (M. Auger) : Merci. Nous devons maintenant poursuivre...

M. Therrien : C'est tout?

Le Président (M. Auger) : ...bien oui, bien oui...

M. Therrien : Merci beaucoup. Merci.

Mme Jugureanu (Marcelina) : Merci pour la question.

Le Président (M. Auger) : ...avec le porte-parole de la deuxième opposition. M. le député de Blainville, pour 6 min 30 s.

M. Laframboise : ...Mme Jugureanu, Mme Potvin, M. Bisson, M. Daigle, merci de votre présence.

Je vais revenir sur... Le ministre vous a permis d'éclaircir par rapport à l'article 3 que vous vouliez retirer, et tout ça, mais c'est important que l'article 3 soit maintenu, je veux qu'on se comprenne, parce que l'article 3 dit : «Le gouvernement peut décréter [des] règles d'urbanisme applicables dans tout périmètre qu'il délimite à l'intérieur des territoires...» Donc, les périmètres sont importants parce que, dans certains endroits, il y a du territoire agricole, et là une ville — vous leur parlerez, aux maires, là — quand tu veux modifier ton zonage de ce qui est en territoire agricole, c'est d'une complexité énorme avec le ministère. Donc, il faut être capable d'appliquer rapidement, une fois que le périmètre est bien délimité... Puis ça a un rapport avec l'article 7, qui fait que le zonage... qu'il y a un avis qui est donné à la CPTAQ pour dire : Bon, bien, voici, ça ne s'applique plus, tu n'as plus de responsabilité sur ce territoire-là. Donc, c'est important.

Mais c'est important qu'il y ait une modification pour que ce périmètre-là soit négocié avec les villes, parce que ça... Évidemment, présentement, quand on le lit froidement, là, je suis conscient que c'était comme : Le gouvernement va établir un périmètre. Puis je pense que M. le ministre a été clair, ce n'est pas ça qu'il veut, là, puis je pense qu'on va réussir à s'entendre. Mais c'est important, là, pour que les gens... qu'ils comprennent bien. Parce que, si on touche à du territoire agricole, là, les modifications d'urbanisme sont tellement importantes qu'il faut vraiment qu'il y ait un décret ministériel. Puis ça, je pense qu'il faut le maintenir dedans.

Moi, ce qui va m'interpeler plus, c'est votre quatrième recommandation : «Que le gouvernement crée des réserves foncières permettant l'expansion des pôles logistiques existants.» Bon, là, expliquez-moi, là, qu'est-ce que vous voyez comme réserves foncières. Parce qu'il y a les villes qui peuvent créer des réserves, il y a... Donc, qu'est-ce que vous voyez, là? Comment vous voyez ça?

Mme Jugureanu (Marcelina) : Dans l'aménagement du territoire, comme je vous ai dit, on regarde, je prends le... Je pense que c'est un des meilleurs exemples, le port de Sainte-Catherine, où il y a eu un développement qui a été fait. Je ne trouve pas mes mots, mais la manière que le développement a été fait, ça n'a pas prévu l'expansion du port de Sainte-Catherine pour pouvoir accueillir de l'industriel, donc il y a beaucoup de résidentiel aussi en bordure, dans un périmètre qui, selon moi, devrait plutôt être industriel. Donc, c'est juste de prévoir à long terme est-ce qu'on est à pleine capacité, est-ce qu'on peut encore développer, puis, si oui, si on prévoit développer encore, bien, de garder en tête que ces périmètres-là devraient faire partie d'une vision à long terme du gouvernement pour créer des pôles logistiques structurants et ne pas avoir à faire un pôle logistique et, par la suite, en créer un autre qui va faire qu'encore une fois au niveau du transport on a de la...

M. Laframboise : ...parce que vous dites : Que le gouvernement crée, là, vous n'avez pas dit : Que le gouvernement crée de concertation avec le monde municipal... Tu sais, là, c'est juste ça, là. Parce que, là, moi, là, c'est...

Donc, est-ce que vous voulez que les villes soient consultées? Parce que je comprends que vous, comme chambre de commerce, vous dites : Ça n'a pas d'allure que la ville ait mis un quartier résidentiel là, tu sais, mais il reste qu'il faut peut-être que la ville aussi ait une chance de...

Mme Jugureanu (Marcelina) : Absolument. Pour moi, le...

M. Laframboise : Bien, allez-y, là.

Une voix : ...

M. Laframboise : C'est ça. Donc, l'objectif, c'est que ça se fasse avec le milieu municipal, là, hein?

Mme Jugureanu (Marcelina) : ...d'avoir une vision à long terme et de ne pas y aller dans le rapide, le tout de suite, le maintenant, puis de ne pas voir, dans le fond, le potentiel, que, dans cinq, 10 ans, ce quartier pourrait être un quartier industriel à fort potentiel.

M. Laframboise : Et c'est peut-être... Si je vous disais, là... Puis je sais que le ministre nous écoute, là, mais c'est peut-être ça, le petit manque de 85, c'est-à-dire qu'on s'est limité à des territoires alors qu'on aurait peut-être pu être un petit peu... prévoir un petit peu plus grand pour l'avenir, là, tout en négociant avec le milieu municipal, là. Mais je

pense que, ça, c'est bon que vous nous disiez ça, parce qu'on voit que les cartes qui ont été faites, c'est limité, là, mais il n'y a pas, en tout cas... à cause du projet de loi, qui veut que ce soit un périmètre puis que ce soit pratiquement applicable rapidement, alors que, là, on aurait peut-être pu prévoir pour l'avenir un petit peu plus. Il faudrait voir comment peut s'appliquer...

Mme Jugureau (Marcelina) : En fait, c'est que le projet de loi n° 85 vise principalement... on parle surtout d'aménagement du territoire, par rapport à ces pôles logistiques là, mais, dans la logistique de transport, en fait, il y a plusieurs facteurs qui doivent être pris en compte. Donc, c'est d'inclure peut-être dans le projet de loi n° 85 une réflexion sur un transport efficace et la réduction de gaz à effet de serre. Je ne sais pas si c'est possible.

M. Laframboise : Merci beaucoup. Merci, M. le Président. C'est tout pour moi.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. Donc, Mmes Potvin et Jugureau, MM. Daigle et Bisson, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission.
Et la commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 11 h 48)

(Reprise à 14 h 3)

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 Chambre de commerce du Montréal métropolitain, L'Union des producteurs agricoles, Hydro-Québec, Montréal International, la MRC de Pierre-De Saurel, la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges et Vivre en ville.

Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. 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 commencer votre présentation.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)

M. Leblanc (Michel) : Alors, merci. Alors, je me présente : Michel Leblanc. Je suis le président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Habituellement, je présente la chambre en trois phrases, mais là je vais prendre juste un petit peu plus de temps pour bien situer que la chambre a été créée, à l'origine, sur son pendant anglophone, le Board of Trade, en 1822, par des gens d'affaires qui se préoccupaient essentiellement de l'enjeu de l'accessibilité par le port. Alors, si on pense à la chambre de commerce, là, sa première raison d'être, initiale, 1822, c'est le port, ce qui a amené pendant quelques années beaucoup de récriminations, à l'époque, recherche de cohérence, et qui a créé la commission de la société du Havre. Et donc je veux juste dire que ce dont on parle aujourd'hui, là, c'est fondamental pour Montréal. Évidemment, économie du savoir, économie numérique, tout ça n'existait pas à l'époque, mais c'est un des piliers et une des forces historiques de Montréal.

Par la suite, il y a eu beaucoup, beaucoup de représentations qui ont été faites, au fil des ans. La création de la chambre de commerce francophone, en 1887, a mené à des représentations très, très, très serrées sur l'accès par le rail, le déploiement du rail, et toujours dans la logique d'une chaîne logistique. Donc, simplement pour illustrer à quel point, aujourd'hui, c'est un petit projet de loi, mais, je vous le dis, je suis ici, et on l'a regardé avec tout le milieu, c'est assez fondamental qu'on réussisse notre coup.

La deuxième chose, évidemment, il y a des emplois qui sont directs, 52 000 emplois dans le domaine de la logistique à Montréal, mais on peut penser que le nombre d'emplois qui dépendent de la capacité d'avoir une chaîne logistique fonctionnelle dans la région de Montréal mais pour l'ensemble du Québec est énorme. Je n'ai pas les chiffres, mais je pense que fondamentalement, comme décision de développement économique, la décision, elle doit renforcer l'infrastructure, elle doit renforcer le dispositif. Encore une fois, si on rate notre coup, si on affaiblit le dispositif — et je vais revenir sur la concurrence — on va s'en apercevoir assez vite, et les dommages à l'économie du Québec pourraient être assez profonds.

Une fois que j'ai dit ça, donc, je veux féliciter... Je pense que c'est un bon projet de loi, je pense que c'était nécessaire. Je pense qu'il faut clarifier les intentions puis je pense qu'il faut se donner les outils de réussir. Et, dans ce sens-là, nous appuyons le projet de loi. Je vais parler de ce qui est important et qui peut être jugé périphérique au projet de loi, mais qui est néanmoins essentiel à la réussite de ce qu'on vise avec le projet de loi.

L'image qu'on utilise depuis des années, nous, et souvent dans nos représentations avec le gouvernement fédéral, c'est qu'on parle d'une porte continentale. Le gouvernement fédéral a eu pendant des années des programmes qui visaient à renforcer les portes, il y avait la porte du Pacifique, la porte de l'Atlantique et la porte continentale, et on a beaucoup

décrié le fait que la porte continentale avait été peu développée, qu'il y avait eu des investissements massifs dans l'Ouest, des investissements assez importants aussi dans la zone atlantique et peu pour la porte continentale. Et je vous dirais — et je ne leur donnerai pas tort — qu'une des raisons que le fédéral a invoquées, c'est un manque de clarté et de cohérence dans la vision et la détermination au niveau du Québec, au niveau de ce que nous voulions faire. Et donc on n'a pas su tirer pleinement profit des sommes quand elles étaient disponibles parce qu'on n'était pas si déterminés sur ce qu'on voulait faire et on n'était pas assez proactifs. Et je vais revenir, donc, sur l'importance comme critère de succès et comme, éventuellement, évaluation de ce qu'on aura accompli de la capacité qu'on aura de mobiliser des fonds fédéraux rapidement.

Deuxièmement, je veux attirer l'attention sur le fait que... Et moi, je l'ai visité, j'ai visité le port de Savannah, j'ai visité tout le dispositif autour de Savannah pour aller voir notre plus grand concurrent. C'est un site multipôle comme on vise à le faire, c'est un site intégré, c'est un site qui a une vision commune et c'est un site qui reconnaît l'importance névralgique de l'autorité portuaire dans les décisions. Évidemment, il y a beaucoup d'autres joueurs autour, mais je retiens de Savannah que c'est un cas de succès, que c'est notre concurrent le plus direct et qu'il a une vision intégrée reposant très clairement sur l'autorité portuaire principale.

Dernier point avant d'entrer... Pour nous, du point de vue du privé, on a abordé... on a décidé, au Québec, il y a quelques années, d'utiliser l'approche des grappes comme outil de mobilisation du milieu. Il y a une grappe qui s'appelle CargoM qui, selon nous, devrait être le point de référence essentiel du gouvernement pour évaluer comment on va faire évoluer les pôles logistiques et la porte continentale qu'est Montréal. Et donc j'invite le gouvernement et toutes les parties à toujours s'asseoir avec la grappe. C'est, pour nous, l'interlocuteur principal. C'est, pour nous, l'interlocuteur légitime, qui représente les intérêts intégrés du milieu, incluant le milieu des affaires.

Trois conditions essentielles qui sont importantes dans ce qui est proposé. La première condition essentielle, c'est qu'il faut que le dispositif fonctionne et que son épicerie, qui est le port de Montréal, puisse se déployer dans le temps comme il faut. Et ça veut dire que le pôle de Contrecoeur doit être absolument renforcé et que ce soit très fluide. Il faut que, du point de vue du port, au fur et à mesure qu'ils vont vouloir localiser des activités, du point de vue de Contrecoeur, que ça puisse se faire. Il y a des résistances sur l'île de Montréal à ce que le port prenne plus d'espace — il n'en prendra pas plus — et le port lui-même, dans les espaces qui lui sont disponibles, commence à atteindre les limites de ce qu'il pourra faire, et donc le pôle Contrecoeur est fondamental. L'indicateur de succès de ce qu'on vise, c'est dans quelle mesure le pôle Contrecoeur, au cours des prochaines décennies, pourra se déployer.

Deuxièmement, il faut que ce soit une approche globale et intégrée. Et donc ce que ça veut dire, c'est que dans ça il y a deux pôles, il y a un corridor, et il y a une reconnaissance, j'imagine, implicite du pôle logistique sur l'île de Montréal. Et c'est cet ensemble-là qu'on doit regarder et qu'on doit examiner au fur et à mesure que ça va se développer. Et l'indicateur de succès, cette fois-ci, c'est l'investissement privé. Ceci dit, s'il n'y a pas d'investissement dans deux ans, on révisera, mais, dans le fond, c'est l'investissement privé sur les 10 prochaines années. Si le privé était au rendez-vous, le privé local mais le privé international, si le port se développe, le privé investit, on a réussi.

• (14 h 10) •

Troisième condition essentielle : Cette fois-ci, il ne faut pas rater le coup avec les sommes fédérales disponibles. Et donc l'indicateur de succès, c'est la rapidité et l'envergure du décaissement fédéral. Et, si on manque notre coup comme gouvernement, tous partis confondus, ce sera une faiblesse pour le Québec, parce qu'il y a d'autres régions du pays qui vont avoir accès à ces sommes-là.

Dans les recommandations qui ont été faites, et il y en a sept, je n'irai pas sur chacune d'entre elles, mais il est absolument essentiel qu'il y ait une approche très proactive. Il y a un projet de loi, mais il doit y avoir une approche proactive sur les enjeux de fluidité des transports, notamment sur la Rive-Sud, notamment dans le corridor et dans les accès au port de Montréal. Et là c'est dommage, les ministres du Transport subséquents ne sont pas ici, je remarque que le ministre Gaudreault n'est pas là, mais, je vous dis, moi, je commence à avoir de l'ancienneté, à la chambre de commerce, je pense que ça fait six ministres que je passe qui parlent des enjeux d'accès au port de Montréal via l'Assomption, via la 25; l'Assomption, ce n'est toujours pas réglé. Ça n'a pas de sens. Et j'ai entendu des fonctionnaires parler de 2027, alors que le ministre Lessard s'est engagé pour 2019-2020. Moi, je le dis, c'est un test de crédibilité du gouvernement, tous partis confondus. Si on n'est pas capable de régler les accès routiers du port de Montréal pour enlever les camions, rendre ça plus fluide, c'est la démonstration qu'on ne fait pas bien notre job comme élus, là. Je ne suis pas un élu, mais, comme élus, vous ne faites pas bien votre job si vous n'êtes pas capables de régler ça. La première fois que j'en ai parlé et que j'ai eu un engagement, c'était le ministre Sam Hamad, avec le maire Tremblay, en 2009. Les deux ne sont plus en politique, malheureusement, peut-être, parce que peut-être qu'aujourd'hui on pourrait les pointer du doigt en leur disant : Comment ça se fait que ce n'est pas livré? Mais, depuis ce temps-là, il y a eu une succession de ministres. Les accès sont importants, l'accès au port de Montréal est important. Il faut régler le cas de l'Assomption.

La seule autre recommandation qui, à notre avis, est très importante, c'est celle de s'assurer que les investissements privés sont plus faciles à réaliser. Et donc, dans ce sens-là, on supporte la proposition d'un guichet unique. On pense que plus on va être capable d'accompagner et Montréal International, qui viendra présenter aujourd'hui, et Investissement Québec, lorsque vient le temps d'attirer des investisseurs étrangers, quand on aura une interface très facile avec la grappe CargoM, ça va rendre les investissements privés plus faciles à réaliser. Et le projet de loi doit s'assurer que c'est ça qu'on réalise, que l'investisseur privé trouve que c'est facile d'investir à Montréal. Je vous remercie.

Le Président (M. Auger) : Merci pour votre présentation. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Coiteux : Merci, M. Leblanc. On pourrait peut-être commencer la discussion largement, disons, une vision plus macro, parce qu'il y a Contrecoeur, il y a le projet de Contrecoeur, et puis il y a un projet ici aussi d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges, il y a toutes les installations du port de Montréal sur l'île de Montréal, puis là vous avez parlé de la question des accès, et puis il y a le corridor de l'autoroute 30 où il peut y avoir également... puis on vise à faciliter l'implantation d'activités de logistique. Comment vous voyez, de votre point de vue, la complémentarité des différents actifs qu'on a dans l'ensemble de cette région-là? Comment vous les voyez se développer dans le temps, ensemble ou différemment? J'aimerais ça vous entendre un peu là-dessus.

M. Leblanc (Michel) : Il y a une partie qui est plus facile à lire puis il y a une partie qui devient plus nébuleuse. Puis évidemment ça s'éloigne dans le temps, et donc...

C'est clair que le port de Montréal, de notre avis, est extrêmement performant. Les difficultés sur l'accès aux camions, j'en ai parlé, mais, dans l'ensemble, le port, dans ses installations, est très performant, réussit à attirer des nouveaux investisseurs, le fédéral investit. Tout l'enjeu, c'est le rythme de déplacement vers Contrecoeur, dans cette logique-là, et donc, le déploiement sur Contrecoeur, il faut que Contrecoeur, au fur et à mesure qu'on le développe, soit aussi efficace. Donc, il ne faut pas qu'un navire ou qu'un client dise : Moi, je ne veux pas être à Contrecoeur parce que les accès ferroviaires sont moins efficaces, les accès par camion sont moins efficaces. En théorie, ils ne devraient pas être moins efficaces, surtout par camion, parce qu'il n'y a pas de pont. Donc, de ce point de vue là, à long terme, Contrecoeur devient, au début, le lieu de débordement du port et progressivement et possiblement historiquement deviendra le principal port ou une partie importante du port.

Pour ce qui est du pôle sur Les Cèdres, il y a eu beaucoup de questionnement, dans le secteur privé, sur : Est-ce que c'est de nature à affaiblir le port de Montréal? Est-ce que c'est de nature à affaiblir la grappe et l'efficacité, la synergie de la grappe? Et je pense que les bons compromis ont été trouvés, et le déploiement aux Cèdres d'un pôle logistique complémentaire aux installations du port, maintenant, ne suscite plus de tension.

Le dernier point, c'est le long de la 30. Il y a énormément de soutien à ce qu'il est envisagé de faire. C'est-à-dire qu'il y a beaucoup d'entreprises du milieu des affaires qui sont frustrées de la situation des ponts, qui sont frustrées d'avoir à passer par Montréal alors qu'elles n'ont pas nécessairement à le faire. Et, bon, bien, Montréal, c'est une île, puis ça, on ne changera pas ça. Et donc de dire qu'on va déployer là un corridor de logistique extrêmement performant, c'est bienvenu, on le soutient.

Il y a un enjeu de spéculation foncière qui est inquiétant pour certains. En fait, moi, je suis plus d'avis qu'il vaut mieux que les entreprises aient envie d'investir et que les promoteurs aient envie d'acheter des terrains, puis, si ça fait monter les prix des terrains, bien, tant mieux. Mais la réalité, c'est quand même qu'il y a peut-être une course à avoir, et peut-être qu'il y a une stratégie gouvernementale à avoir tout simplement pour s'assurer qu'au fur et à mesure que le pôle va se déployer ça demeure accessible.

Donc, pour revenir à la condition générale, qui est : Est-ce qu'il y a de la place pour développer tout le dispositif?, la réponse, c'est oui. Est-ce qu'il y a de la complémentarité? La réponse, c'est oui. Puis est-ce qu'on peut le voir dans le temps avec une évolution? Ce sera obligatoire. Demain matin, Contrecoeur ne se développera pas parce que le projet de loi passe. Ça va prendre un certain temps puis ça va prendre certaines mesures facilitantes.

M. Coiteux : Autre question. Le guichet unique est d'application générale, à l'ensemble du territoire qui est visé, mais, dans le projet de loi, on propose que les pouvoirs spécifiques du gouvernement en matière de règles d'urbanisme, d'aménagement du territoire s'appliquent à une portion du territoire, hein, donc, finalement, le secteur ouest du corridor de la 30. Il y a des gens qui sont venus nous dire : Bien, minimalement, ça devrait s'appliquer à l'ensemble, et il y a même des gens qui nous ont dit que ça devrait même s'appliquer à Montréal, Montréal sur l'île. J'aimerais ça vous entendre là-dessus aussi, c'est quoi, votre vision.

M. Leblanc (Michel) : Je pense que le réflexe Montréal est important. Et, dans le réflexe Montréal, pour moi, il y a une reconnaissance de la capacité des autorités locales de prendre des décisions, puis le statut de métropole, dont on a parlé précédemment, lors d'une autre audience, est une reconnaissance de ça. Et moi, j'ai pleinement confiance qu'au niveau de Montréal il y a la capacité de prendre les bonnes décisions à la fois d'aménagement...

Il y a des groupes qui s'opposent. De la même façon qu'autour de l'aéroport il y a des gens qui trouvent que c'est malheureux, mais les avions font du bruit, bien, il y a du monde qui trouve qu'autour du port c'est malheureux, mais il y a du bruit puis il y a des entreprises qui ne sont peut-être pas... qui sont peut-être un petit peu dérangeantes.

Je pense que, si on devait demander au gouvernement du Québec d'être responsable de ces décisions-là, il y aurait une perception, à Montréal, que c'est décidé par des fonctionnaires à Québec et que c'est loin de la réalité des gens. Et le débat aurait lieu de toute façon, mais le débat aurait lieu entre gens qui, en théorie, là, sont assez loin l'un de l'autre. Moi, j'ai l'impression qu'il faut favoriser les discussions locales, faire confiance aux mécanismes locaux de démocratie municipale. Puis éventuellement je pense que la raison va prévaloir.

Maintenant, je ne me prononcerai pas sur la nécessité de confier à Québec des décisions concernant l'ouest du corridor. C'est tout nouveau, hein, dans l'ouest du corridor, il n'y avait pas la 30 avant. Alors, peut-être que, là, il y a des conditions particulières pour un certain temps. Mais je soupçonne qu'historiquement ce ne sera pas toujours au gouvernement du Québec de s'occuper d'aménagement du territoire dans la partie ouest du corridor.

M. Coiteux : On a eu beaucoup de discussions aussi, depuis 24 heures, autour de la question du guichet unique, qui est, dans le fond, un outil pour accélérer la possibilité que des projets d'investissement se réalisent, hein, c'est

de ça qu'il s'agit, c'est de centraliser l'information et les requêtes d'information de la part de l'entreprise, également, puis la prise de décision de façon générale, c'est de la centraliser, de la coordonner d'une façon meilleure. Puis il y a des gens qui nous disent : Pourquoi on ferait ça juste pour de la logistique? Pourquoi on ne ferait pas ça pour d'autres secteurs? Et là, quand on a élargi la discussion, après ça, bien, on s'est dit : Oui, mais, à ce moment-là, est-ce que ce n'est pas un problème qui déborde même le corridor de l'autoroute 30?

Alors, est-ce qu'on doit travailler ça en projet pilote? Est-ce qu'on doit travailler des nouveaux processus qui pourraient s'appliquer pour l'ensemble des activités économiques dans toutes les régions du Québec? Comment vous voyez ça? C'est un premier pas ou c'est quelque chose de spécifique, en disant : On a vraiment des enjeux avec la logistique, on a une opportunité en logistique, on va mettre le cap sur la logistique?, ou alors on le prend d'une façon un peu différente puis on expérimente pour améliorer nos processus?

• (14 h 20) •

M. Leblanc (Michel) : Je pense que c'est une bonne idée, de dire : Est-ce qu'on en fait un projet pilote?, pour voir dans quelle mesure l'approche gouvernementale, sur des développements ciblés, dans certains secteurs, pourrait donner lieu systématiquement à l'application de guichet unique. Je pense que c'est une bonne idée. Il y a eu une époque où on pensait que le gouvernement en ligne, ça allait tellement faciliter les relations avec les investisseurs qu'on n'aurait pas eu besoin d'avoir des guichets uniques par secteur, par pôle. Ça n'a pas donné les résultats qu'on escomptait. Donc, possiblement que c'est une excellente idée à tester.

Je vous dirais, ma crainte, dans les guichets uniques puis... c'est qu'un guichet unique, ça facilite l'entrée, mais ça fait beaucoup reposer sur la compétence du fonctionnaire. Il y en a un, guichet. Tombe sur le bon fonctionnaire, tombe sur la bonne dynamique gouvernementale, puis ça va aller. Tombe sur, pour toutes sortes de raisons, des obstacles, puis là tu as un guichet unique, puis tu es dans le guichet unique, puis ça bloque. C'est pour ça que je dis : Il y a un devoir de compétence qui vient avec le guichet unique.

Mais il y a quelque chose de très attirant avec le fait que normalement on y concentrerait de l'expertise, on y concentrerait des capacités décisionnelles et des processus clairs, puis ça accélérerait tout. Donc, il y a de la responsabilité, mais, si ça fonctionnait, pourquoi pas?

M. Coiteux : Comment on peut... Il y a différentes façons, là, mais votre modèle idéal pour travailler... Dans l'ensemble du projet, pas seulement dans le contexte du guichet unique mais dans l'ensemble du projet, ce serait quoi, la meilleure façon de travailler, par exemple, avec les partenaires qui sont au sein de CargoM?

M. Leblanc (Michel) : Moi, j'ai l'impression que je confierais le mandat à CargoM. Je m'assurerais de la juste représentativité, je ferais en sorte que CargoM ne puisse pas être attaquée comme étant juste l'île de Montréal, juste le port de Montréal, je ferais en sorte que ce soit vraiment représentatif.

Pour moi, c'est ça, une grappe. Une grappe, ça a un devoir de représentation, de travailler avec les partenaires. Et, si ça fait bien le travail, ça peut recevoir des mandats du gouvernement, des mandats à la fois de fédérer les différents joueurs, éventuellement d'arriver avec des plans, peut-être d'avoir des guichets, des guichets de validation des propositions.

Les grappes, pour la petite histoire, j'ai travaillé jadis à mettre sur pied la grappe des sciences de la vie, qui est Montréal In Vivo, qui a été la première grappe qu'on a mise en place quand on a lancé le modèle, et un des gros enjeux, c'était de dire : Est-ce qu'on est capables de passer par-dessus les intérêts des entreprises individuelles? Et ce n'est pas facile, et c'est pour ça que je pense que la grappe ne peut pas être responsable de tout. Mais la grappe peut recevoir des mandats de durée déterminée pour travailler sur des projets qui renforceraient les pôles et qui s'assureraient que, progressivement, tous les joueurs voient le même plan. Il y a eu, dans le passé, beaucoup de tension parce que les gens ne se faisaient pas confiance. Le rôle d'une grappe, c'est de créer cette confiance-là.

M. Coiteux : Moi, je n'ai pas d'autre question pour l'instant, mais j'ai peut-être un collègue qui voudrait...

Le Président (M. Auger) : Les collègues? Pas de question, collègues?

M. Coiteux : Ça va? Alors, on peut passer la...

Le Président (M. Auger) : Donc, sinon, nous allons poursuivre avec l'opposition officielle pour 9 min 30 s avec Mme la députée d'Hochelaga-Maisonneuve.

Mme Poirier : Merci, M. le Président. Bonjour. Vous allez bien?

Vous avez abordé les accès et, entre autres, au pôle L'Assomption. Vous connaissez mon engouement pour enlever les camions sur la rue Notre-Dame, et, si on n'a pas, effectivement, ces fameux accès de la 25 et de l'Assomption, on n'y arrivera pas, enlever les camions sur Notre-Dame. Et on n'arrive pas non plus... Parce qu'un autre intervenant nous a dit d'entrée de jeu, entre autres, CargoM, que le but de tout ça, c'est la rapidité. Et, quand je vois l'enfilade de camions sur la rue Notre-Dame tous les jours chez nous, dans le quartier, je ne suis pas sûre qu'on est dans la rapidité, en tant que tel.

Le ministère des Transports avait privilégié la sortie par l'Assomption du port. Est arrivé un nouveau design, on ne sait pas d'où il est arrivé, pour avoir une autre sortie plus à l'ouest, en tant que tel. Vous avez vu la sortie qu'on a faite, moi et mon collègue, pour demander de respecter le plan initial à L'Assomption parce que la deuxième était collée sur une résidence de personnes âgées et sur les résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Est-ce que la chambre de commerce a, elle, une recommandation?

M. Leblanc (Michel) : On ne se reconnaît pas la compétence de décider c'est-u 100 mètres de ce côté-là ou 100 mètres de ce côté-là. Et ce qu'on se reconnaît comme compétence, c'est de dire : Ça n'a pas de bon sens. Et tous les joueurs à qui on parle disent : Ça fait des années que ce projet-là est dit comme étant prioritaire. J'ai parlé du ministre Hamad, qui m'a dit que c'était prioritaire publiquement puis que c'était décidé. Le ministre Gaudreault l'a dit, j'espérais le voir ici pour lui rappeler à quelle occasion il l'a dit publiquement. La décision, elle doit être prise. Et, s'il faut déplacer quelques résidences, déplaçons-les. Puis, s'il faut déplacer une résidence pour personnes âgées... C'est tellement fondamental économiquement. Et Savannah est en train de compter le temps que ça prend à la minute près puis à la seconde près pour qu'un camion entre, un camion se fasse charger ou décharger et reparte, et c'est ça que Montréal doit concurrencer.

Évidemment, après ça, c'est tout le temps par camion et tout le temps par rail, tout le temps par bateau, le chargement, c'est toute une chaîne logistique, c'est ce dont on parle. Mais, si on ne règle pas d'ici, à notre avis, deux ans... En Chine, ce serait déjà fait, il n'y aurait pas eu beaucoup de consultations. Mais c'est de faire un bout de route, ce n'est pas plus que ça.

Et, je vous le dis, c'est en 2009 que le ministre Hamad a dit que ça allait se faire. On est rendus en 2017. Et la dernière fois que j'ai entendu des fonctionnaires parler, ils disaient que ce serait peut-être pour 2025, 2027. Ça n'a aucun sens.

Mme Poirier : Vous comprenez que, pour nous, dans le quartier, c'est absolument important, cette sortie de l'Assomption. Mais votre propos sur le fait qu'il faille déménager une résidence de personnes âgées et des citoyens, ça, je ne peux pas embarquer là-dedans, vous comprendrez. Déjà qu'on a les inconvénients de l'autoroute Notre-Dame, jamais finie depuis 1970, là, de demander aux citoyens de se tasser pour mettre un bout de route, là, je trouve ça fort un petit peu, je vous le dis très honnêtement. Je pense que la solution initiale était l'Assomption, dans le but, justement, d'ouvrir ces terrains immenses qu'il y a là et de faire en sorte que Souigny et l'Assomption soient un corridor. Là, venir tasser ça et même au point d'être obligé de déménager des citoyens, là je vous le dis, là, vous vous achetez une petite guerre, je vous le dis tout de suite. Alors, non, ils ne déménageront pas, je vous le dis.

Deuxième chose, vous dites dans votre mémoire, et je trouve ça assez surprenant, que «le gouvernement doit également prévoir un cadre propice au développement de l'industrie, soit un zonage permissif pour le développement des infrastructures nécessaires ainsi qu'[un règlement adéquat]». Le pouvoir que le projet de loi donne au ministre, c'est de décréter, justement, ce zonage-là. Vous, vous êtes prêts à aller jusque-là, qu'on ne consulte pas le milieu, qu'il n'y ait pas de consultation? L'office de consultation de Montréal, on met tout ça de côté, puis on y va à fond la caisse, puis on développe à travers les pôles logistiques actuellement identifiés? Parce que, là, on en a deux d'identifiés, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas d'autres sur le territoire de Montréal, à l'extérieur de Montréal. Pour vous, là, le développement économique doit se faire au-delà des plans d'aménagement?

M. Leblanc (Michel) : Nous, on a développé, au fil des ans, là, ça fait à peu près, je dirais... En fait, depuis mon arrivée à la chambre qu'on parle d'infrastructures stratégiques. Il y a des moments où il faut décréter ce qui est stratégique et ce qui ne l'est pas. Le port et les pôles logistiques sont, d'après nous, des infrastructures stratégiques pour l'économie du Québec et l'économie de Montréal. Et là on est au coeur de ce qu'on appelle, nous, stratégique. Donc, de dire que, quand c'est stratégique, ça doit devenir prioritaire, ici il y a des décisions pas agréables mais des décisions nécessaires pour que le pôle stratégique fonctionne pleinement, et il faut être capable de les prendre.

Un jour, on a construit une autoroute 20 entre Montréal puis Québec, puis sûrement qu'il a fallu déplacer des choses, il a fallu déranger des gens, il a fallu prendre des décisions difficiles, c'était nécessaire. Ce qu'on pense, nous, c'est que le port, les pôles logistiques, le corridor sur la 30, c'est fondamental pour l'économie future du Québec, et les accès, la fluidité des accès sont aussi fondamentaux, c'est stratégique.

Donc, ce n'est pas pour dire que c'est agréable. Puis je suis convaincu que, un député local, sa première job, c'est de défendre les gens qui sont là puis qui votent pour ce député-là. Mais la réalité, c'est qu'à un moment donné, je ne sais pas si ça s'appelle les intérêts supérieurs du Québec ou l'intérêt économique du Québec, mais il y a des décisions difficiles à prendre. Et moi, je pense que, dans ce cas-ci, à la fois sur l'aménagement du territoire permissif, en fonction de ce qu'on veut y développer, c'est nécessaire.

Mme Poirier : Pour vous, il n'y a pas de différence, dans votre propos, sur, par exemple, l'aménagement à Contrecoeur, où il n'y a pas de résidents, là, à proximité, bien au contraire, d'un quartier comme en plein dans l'est de Montréal, où il y a des résidents tout le tour. Pour vous, il n'y a pas de différence. Pour le développement à tout prix, qu'importe s'il y a des gens autour, on les tasse puis on fait du développement économique.

J'ai de la misère, là. La chambre de commerce a quand même, dans le passé, eu à coeur les intérêts de... la qualité de vie des gens, là.

• (14 h 30) •

M. Leblanc (Michel) : Vous caricaturez ce que je dis, ce n'est évidemment pas ce que je dis. Je pense que, si on bâtit un pôle dans un endroit où c'est plus dans des champs, évidemment, on a plus de latitude. Ce que je pense également, c'est qu'il y a des... et, quand on regarde, là, sur la carte, il y a des résidences qui sont mal situées, d'un point de vue d'une dynamique de pôle logistique à proximité du port. Il y a des endroits où on a développé, dans le passé, des quartiers résidentiels qu'on n'aurait peut-être pas dû faire. Je ne suis pas en train de parler de quartiers à déplacer, je suis en train de parler de quelques maisons éventuellement.

Mais je suis surtout en train de dire que ce pôle-là repose sur un type d'entreprise lié à de la logistique liée à un port. Et là je trouve que ça s'apparente aux gens qui disent qu'à côté de l'aéroport de Montréal on ne devrait pas

entendre les avions. Bien, il y a quelque chose de semblable où, à côté d'un port, il est possible que le port prenne de l'expansion, il est possible que des entreprises d'un certain type s'y localisent. Et il est possible que les maisons coûtent moins cher parce qu'il y a cette existence du port et de ce que ça attire. C'est ça, la réalité.

Alors, je n'irai pas jusqu'à dire qu'on ne doit pas avoir des approches différentes. Et, clairement, la quiétude et la qualité de vie des gens est importante. Mais le port est un actif stratégique, et le pôle logistique est stratégique.

Le Président (M. Auger) : Une dernière question.

Mme Poirier : Dans les types d'entreprise qui peuvent s'établir dans un pôle logistique, certains ont dit d'ouvrir à autre chose. Est-ce que, justement, le type d'entreprise versus le lieu du pôle logistique, il ne devrait pas y avoir une forme de corrélation, en disant : Bien, dans un milieu plus urbanisé, allons avec ce type-là, et, dans un milieu plus ouvert et moins urbanisé, il pourrait y avoir de la manipulation plus lourde, je le dirais comme ça?

M. Leblanc (Michel) : Oui, mais en même temps, là, il ne faut pas tomber dans une vision qui n'est pas ancrée dans la réalité. La réalité, c'est que le port de Montréal est la grande entité fonctionnelle actuelle. Ce qui pourra se déployer à Contrecoeur, au fur et à mesure que ça va se déployer, moi, je pense que ça ira dans le sens où vous voulez aller. Il y a des types d'entreprise, de toute façon, sur la taille des terrains qu'ils rêvent d'avoir, qui vont regarder Contrecoeur ou Les Cèdres. Mais c'est clair qu'en même temps, l'existence actuelle du port et de ses capacités, bien, c'est là où c'est.

On voit aussi, et on en a discuté, à Montréal, le déploiement de ce qu'on appelle le «light manufacturing» — je ne sais pas si «manufacturier léger» est la bonne traduction — et donc des types d'activités, dont manufacturières, qui vont peut-être vouloir se localiser à proximité, au moins, des voies ferrées, des axes de camions et du port, et on pourrait voir ce genre d'entreprise vouloir se loger dans l'est de l'île. Ce serait très bon pour l'emploi, ça créerait des emplois de haute technologie. Ce serait bon...

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

M. Leblanc (Michel) : Parfait.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. Merci, M. Leblanc, de votre présence.

Évidemment, là, on touche à un point sensible. En tout cas, comme parti politique, la Coalition avenir Québec, on pense que l'est de Montréal, avec la possibilité de décontaminer... Parce que, s'il y a un endroit au Québec où on peut investir en décontamination et reprendre notre argent, c'est dans l'est de Montréal, là, donc, tous ces terrains-là qui pourraient être disponibles.

Donc, il ne faut pas laisser l'image que le port de Montréal, finalement, un jour disparaîtra puis s'en ira à Contrecoeur, là, parce que, là, finalement, il y aura toujours des activités. Et c'est d'ailleurs pourquoi le port de Montréal demandait à être inclus dans les pôles logistiques, parce qu'il voit encore du potentiel de pôle logistique, évidemment à condition qu'on donne des accès routiers. Et ça, c'était leur condition sine qua non, là, qu'on fasse l'Assomption, Tourigny pour être capable de...

Mais vous avez examiné Savannah, là, puis vous avez regardé tout ça. Il y a du potentiel encore au port de Montréal, où il est présentement, puis avec Contrecoeur, et tout ça, et les multisites, là? Expliquez-nous, là.

M. Leblanc (Michel) : Oui. Nous, ce qu'on pense, c'est que Montréal, à travers la porte continentale, pendant des décennies, là, puis on commence à être loin à avant, mais peut jouer un rôle de plus en plus actif comme étant une porte d'entrée logistique. Quand il y a eu l'élargissement du canal de Panama, les gens se sont inquiétés, puis, finalement, ce que ça nous a amené, c'est du transport qui arrive de Chine plus qu'avant. Tout repose sur l'efficacité, puis c'est pour ça que les accès sont importants, c'est pour ça que la fluidité est importante.

C'est clair qu'on peut envisager... Au fur et à mesure que Contrecoeur va se déployer, c'est le port de Montréal qui prend de l'expansion. Et, moi, si vous me demandez mon avis, et là c'est personnel, moi, je pense que le port de Montréal pourrait être responsable de tous les sites, incluant Les Cèdres et peut-être d'autres sites sur le Saint-Laurent, pour avoir une approche vraiment intégrée qui s'apparente à ce qu'il y a dans la région de Savannah. Dans la région de Savannah, ce n'est pas parce que le terminal ou le quai est deux kilomètres ou quatre kilomètres plus loin que c'est une administration différente. C'est la même administration qui gère le tout et donc qui optimise le tout.

Donc, j'ai l'impression... Si votre prémisse, c'est : Est-ce que le port, sur l'île, va disparaître, la réponse, c'est non, et surtout pas à court terme ou dans un avenir rapproché. Est-ce que Contrecoeur va se déployer? Probablement. Est-ce que des terrains plus au centre-ville, qui sont davantage proches du silo n° 5, par exemple, pour ceux qui connaissent Montréal, pourraient éventuellement cesser des activités portuaires parce que le port aurait déplacé vers Contrecoeur et vers l'est? Possiblement dans 20 ans, dans 25 ans. Moi, j'ai l'impression que c'est ce à quoi les citoyens vont s'attendre : c'est que le port libère un peu plus d'espace vers le centre-ville lui-même mais maintienne ses activités dans l'est.

Donc, je pense que c'est... En tout cas, de notre vivant, c'est ce qu'on risque de voir.

M. Laframboise : Et, quand vous parlez du guichet unique, bien, c'est différent d'une administration unique qui générerait tout ça, là. Le guichet unique que le gouvernement propose, évidemment, c'est pour une efficacité, je vous dirais, administrative, je pense que c'est ça. Par contre, si on avait un gestionnaire unique, ça, pour vous, ce serait encore plus efficace.

M. Leblanc (Michel) : Et je pense qu'il y aurait lieu d'avoir les deux entités, c'est-à-dire le gestionnaire unique et l'interface gouvernementale unique, quand vient le temps d'avoir des investisseurs dans l'endroit. Et ça, ce serait, à mon avis, d'une très grande efficacité. Et ça demanderait, encore une fois, de travailler sur la relation de confiance. Mais, à mon avis, si on était sérieux, on se dirait : On développe du multipôle avec une administration intégrée puis on a un guichet unique gouvernemental qui inclut toutes les capacités d'intervention de la part du gouvernement, qui fait que c'est extrêmement efficace. Et là j'applaudirais.

M. Laframboise : Avez-vous parlé à vos vis-à-vis des chambres de commerce de la Rive-Sud? Parce qu'ils semblent vouloir agrandir, là, ils voudraient que ce ne soit pas juste de la logistique, alors que vous, vous semblez très confiant de dire : La logistique à elle seule mérite une politique indépendante, on n'a pas besoin, là, de... on n'a pas besoin d'agrandir à toutes sortes d'entreprises qui pourraient être dans ces choses-là.

M. Leblanc (Michel) : Moi, j'ai tendance à valoriser des approches focalisées. Nous, ce qu'on pense, c'est qu'à vouloir trop grand on finit par rater le coup. Donc, une approche, présentement, qui focalise sur du multipôle logistique, qui profite de l'axe de la 30 et qui profite de l'intérêt de la part des transporteurs de passer par Montréal, à mon avis, on devrait saisir l'occasion.

Est-ce que, dans un deuxième temps, on le réexaminerait ou on examinerait d'autres avenues? Pourquoi pas. Mais je ne perdrais pas de temps... Ça fait quelques années, là, que ce projet de loi là a été déposé. Moi, j'irais de l'avant, je dirais : O.K., on va regarder... De la même façon que, l'idée du projet pilote, je pense que ça a le mérite... Regardons ce que ça donne.

M. Laframboise : C'est tout. Merci.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. Merci à vous, M. Leblanc, pour votre participation aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 14 h 37)

(Reprise à 14 h 40)

Le Président (M. Auger) : Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de L'Union des producteurs agricoles. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre présentation, et par la suite une période d'échange suivra avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien sûr, vous identifier, et par la suite vous pourrez commencer votre présentation.

L'Union des producteurs agricoles (UPA)

M. Caron (Martin) : Merci bien. Tout d'abord, je tiens à présenter Me Stéphane Forest, qui est avec nous au niveau des affaires juridiques, au niveau de l'UPA, et M. Christian St-Jacques, qui est producteur agricole mais qui est président aussi de l'UPA Montérégie. Et moi-même, Martin Caron, qui est producteur agricole au niveau de la Mauricie, entre autres, à Louiseville, en Mauricie, et deuxième vice-président de l'UPA provinciale. Et je m'occupe des dossiers au niveau de l'aménagement, entre autres, au niveau de l'UPA provinciale.

M. le Président, M. le ministre, chers membres, chers collègues, merci bien de nous donner la chance d'amener un petit peu, je dirais... un petit peu la position au niveau de l'UPA, entre autres, face à ce projet-là.

Je tiens, dans un premier temps, à dire qu'en tant que... l'Union des producteurs agricoles, l'UPA, ou les producteurs agricoles ont tout le temps été là pour le développement, au niveau du Québec, et vont tout le temps être là. Par contre, vous comprendrez que, quand on parle de terres agricoles, pour nous, c'est un de nos outils, c'est une de nos richesses les plus importantes.

Ceci étant dit, nous allons avoir 13 demandes à vous proposer. Et il faut réaliser, à quelque part, par rapport à l'introduction que je peux faire, c'est qu'on parle déjà, ce projet de loi là, de 600 hectares qui sont déjà ciblés, présentement. Je tiens à le rappeler, la ressource, au niveau des terres agricoles, est une ressource essentielle et non renouvelable. Et ça représente à peu près 2 % du territoire, au niveau du Québec, les terres agricoles, présentement.

Ceci étant dit, je vais y aller déjà avec le premier point. Dans le premier point, nous parlons de... la protection des territoires agricoles doit passer avant les intérêts privés du secteur logistique. Nous comprenons bien le projet de loi, présentement, qui regarde au niveau des entreprises de secteur de logistique dans un corridor de développement économique, de regarder un petit peu l'implantation et le développement de cette zone-là. Mais, par rapport au projet de loi, qu'est-ce qu'on a vu, c'est... la chose qui a été mise en place, on parle un petit peu d'esquiver, un peu, la loi sur la protection des territoires agricoles, entre autres, et je vous dirai que c'est quelque chose de vraiment préoccupant par rapport aux producteurs et productrices agricoles. Sans le consentement obligatoire au niveau des propriétaires aussi.

Je vous dirai en même temps qu'on voit, dans le projet de loi, qu'il y a peut-être une perte au niveau local aussi. Quand on parle... On va revenir un petit peu plus loin sur le guichet unique, entre autres, la façon que c'est présenté, c'est qu'on va amener ça plus haut, mais c'est comme si les consultations locales ne seront pas là. Et, comme il y a eu des

schémas d'aménagement qui ont été faits, c'est comme si on ne les prend pas en considération nécessairement. Et pourtant on a travaillé au niveau des schémas d'aménagement, en tant qu'UPA et organismes, et même au développement des plans de développement de la zone agricole, entre autres.

Pour ça, la première demande de l'union, c'est que soit retiré l'article 5 du projet de loi et que soit modifié l'article 7 afin de maintenir l'application des dispositions actuelles de la LPTAA et la compétence de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

L'autre point que je vous fais mention, c'est la place du guichet unique, qui a été souligné, entre autres... Bon, on parle d'un outil. Puis j'ai écouté un peu les présentations hier et ce matin, quelques-unes aussi. Je vous dirai qu'il y a... c'est un outil qui a été mis en place... Mais, encore là, je reviens au niveau local, à toutes les rencontres et consultations qui ont été faites aussi. Il y a les outils d'urbanisation aussi qui ont été mis en place. Et, je vous dirai aussi, les réelles compétences en matière environnementale, agricole, c'est sûr qu'au niveau de la CPTAQ, la commission, elles sont là.

Donc, notre deuxième demande : Que, dans une perspective d'optimisation des investissements gouvernementaux, la compétence et l'expertise de la CPTAQ soient mises à contribution pour implanter un éventuel guichet unique en vertu du projet de loi n° 85 pour les territoires localisés en zone agricole.

Troisième point : une remise en question de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Dans sa forme actuelle, le projet de loi indique à l'article 3, entre autres, que «le gouvernement peut décréter [des] règles d'urbanisme applicables dans [tous les périmètres]». Eh bien, si on regarde ça, je vous dirai que... Une telle approche permettra donc au gouvernement de décréter, à l'avenir, des territoires pour lesquels il dictera les règles d'urbanisme. Un tel précédent va totalement à l'encontre des principes mêmes de l'aménagement du territoire. Quand je vous parlais, tantôt, des schémas d'aménagement, toutes les choses qui ont été travaillées avec des gens locaux ou les organisations locales, je pense, c'est un élément assez essentiel.

Autre chose. Il sera difficile pour l'ensemble des acteurs municipaux d'atteindre des objectifs établis à même leurs outils d'aménagement. Je prends un exemple. Il y a un outil qui a été là, le PMAD, entre autres, et dans le PMAD il y avait une augmentation de 6 % qui était là, on voulait avoir une augmentation des terres au niveau de 6 %. Bien, quand on arrive avec ça, quand on impose des choses sans faire valoir ça, je vous dirai qu'on risque de ne pas atteindre les objectifs que tout le monde, sur les consultations du PMAD, pourrait arriver.

Donc, la troisième demande, c'est que soient conduites des consultations auprès de la population et des acteurs concernés pour chacun des territoires visés en zone blanche afin de s'assurer que le développement favorisé s'intègre parfaitement aux orientations et aux outils de planification des instances municipales et va dans le sens de l'intérêt collectif.

Quatrième point : assurer l'application de la loi sur la protection des territoires agricoles. Bien, pour les producteurs agricoles, le projet de loi va totalement à l'encontre au niveau de la protection du territoire agricole, dont l'objectif est de poursuivre... Il semble essentiel de rappeler que la LPTAA a pour objet d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles dans une zone agricole.

Dans une autre chose, rappelons aussi que la CPTAQ a la responsabilité d'assurer le respect de la loi et d'en régir l'application. LA CPTAQ peut, en vertu de certaines dispositions, donner son avis, sur demande, au ministre sur toutes les questions que celui-ci lui soumet et elle peut faire à ce dernier des recommandations sur toutes les questions relatives à la protection des territoires agricoles.

Pour ça, nos demandes, la quatrième demande : Que, si un avis a été donné par le ministre à la CPTAQ avant la publication du projet de loi n° 85, il puisse être partagé dans le cadre de l'actuelle consultation; que soient retirés les paragraphes 3° et 4° du premier alinéa ainsi que l'alinéa deux de l'article 6 afin que la CPTAQ puisse exercer pleinement sa compétence; et, la sixième demande, que la compétence et l'expertise de la CPTAQ soient maintenues dans l'analyse de toutes les demandes pour l'usage non agricole ou d'exclusion du territoire agricole.

Cinquième : le projet de loi n° 85, une disposition inutile. C'est peut-être un petit peu avec une surprise qu'on a eue, de voir ce projet de loi là, parce qu'on voit au niveau législatif, présentement, la possibilité au niveau des décrets. Et d'ailleurs le gouvernement l'a utilisé le 28 juin et le 26 juillet 2017, d'ailleurs, dans deux choses. C'est pour ça qu'on avait peut-être, à ce niveau-là, peut-être quelques questionnements pourquoi qu'on devait avoir ça. Dans cette demande-là, la septième, c'est : Que le gouvernement utilise le cadre législatif actuel, et donc l'expertise de la CPTAQ, plutôt que d'aller de l'avant avec des dispositions du projet de loi n° 85 pour les territoires convoités en zone agricole, en lien avec l'implantation d'un pôle logistique et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 40 ainsi que le développement des zones.

Sixième point : sols agricoles, une ressource limitée et non renouvelable. Les sols agricoles de qualité représentent, comme je l'ai mentionné, moins de 2 % au niveau des superficies totales au Québec. Et je vous dirais que les sols dans les zones qu'on parle sont de qualité exceptionnelle, au niveau de la Montérégie entre autres. Il faut réaliser quelque chose par rapport à ça, c'est qu'il y a plusieurs argumentations au niveau des superficies qui ne sont pas nécessairement utilisées, parce qu'on a fait un petit peu... parlé des terres en friche, de 2 700 hectares de terre en friche, mais c'est juste pour vous dire que, s'ils n'ont pas été utilisés, bien, il faut peut-être gratter, aller un petit peu plus loin pourquoi qu'ils n'ont pas été utilisés. Entre autres, bien souvent, c'est des sociétés qui ont acheté ces terres-là, qu'elles ont laissées aller dans le but d'essayer d'avoir... en faveur du gouvernement, qu'elles soient dézonées, entre autres. Et ça, on en voit de plus en plus. Et on pourra revenir là-dessus.

• (14 h 50) •

Ça revient à la demande n° 8 : Qu'un portrait des terres en friche de la zone agricole soit mis à jour sur le territoire de la CMM, incluant l'identification des propriétés et la mise en place d'une banque de terres pouvant permettre à des entreprises agricoles de mettre en valeur les superficies ou de permettre à des aspirants agricoles de démarrer leur entreprise.

Nous sommes rendus... Et il reste une autre demande aussi : Qu'un portrait exhaustif des superficies disponibles dans les différentes affectations industrielles soit partagé sur la base du territoire métropolitain et que soient priorisés l'implantation et le développement des entreprises du secteur de logistique sur les territoires.

Nous sommes rendus à la septième, la compensation pour des pertes de territoire agricole. Le projet de loi propose à l'article 7 de prévoir l'inclusion, en zone... d'immeubles de superficie équivalente à celle des immeubles pouvant être utilisés à des fins autres que l'agriculture. Naturellement, sur ces aspects-là on va parler un petit peu plus de garantir, parce que rien ne vient garantir de maintenir ces superficies-là, entre autres. Et il faut bien penser aussi qu'il faut se doter, sûrement, d'un mécanisme qui permettrait de définir, tel qu'une servitude à des fins agricoles sur des lots servant de compensation, garantissant l'usage agricole à long terme.

On parle aussi d'inclusion du territoire non cultivé pour compenser de réelles pertes du territoire agricole engendrées. Donc, je vous dirai qu'il faut faire attention. Il faut s'assurer que l'inclusion soit vraiment réelle et perpétuelle, entre autres. Par conséquent, aborder la situation par une simple notion d'échange de territoires cache des réels enjeux en maintien du développement des activités et des terres agricoles.

En effet, les terres agricoles sont trop souvent perdues au profit de l'urbanisation ou de l'accaparement pour d'autres usages que l'agriculture, et il n'est pas possible de les remplacer en raison de la disposition du Règlement sur les exploitations agricoles qui interdisent l'accroissement des superficies en culture dans les entreprises agricoles, et ce, depuis décembre 2004.

Nous arrivons à nos dernières demandes. La 10e demande, c'est : Que le gouvernement consulte préalablement les représentants des producteurs agricoles et publie par la suite le mécanisme de compensation pour la perte de terres agricoles, la modification sur la Loi de la fiscalité municipale pour introduire un nouveau mode de taxation municipale pour les terres en friche.

La 11e demande : Que le mécanisme de compensation pour les territoires agricoles engendré par l'implantation d'usages non agricoles ou que le mécanisme d'exclusion garantisse plus que le maintien des mêmes superficies en culture du territoire de la MRC, tel qu'assurer une rentabilité égale ou supérieure aux activités agricoles déplacées.

12e : Que tous les mécanismes d'échange sur les superficies soient permanents et définis, tel que l'instauration d'une servitude réelle exigeant la perpétuité et le maintien de l'utilisation des sols à des fins agricoles sur des lots servant à la compensation.

Et la dernière, la 13e, c'est : Que le mécanisme de compensation accompagne également des modifications aux règles au niveau des exportations agricoles afin de permettre la mise en culture de nouvelles terres.

En terminant, par rapport à la conclusion, je vous dirai que, conséquemment, le gouvernement doit s'assurer du maintien des dispositions actuelles de la loi au niveau de la protection des activités et des terres agricoles et utiliser ces dernières, tout comme il faut mettre à profit, au niveau de l'expertise et de la compétence de la commission, de la CPTAQ.

Je vous dirai que, durant les dernières années, le gouvernement a mis en place beaucoup de choses pour sécuriser, ou protéger, ou avoir une pérennité, qu'on ait à penser au niveau des milieux humides, entre autres, qu'on pense présentement à une politique au niveau de la stratégie de l'eau, pour protéger l'eau. Je vous dirais qu'on a deux outils présentement, au niveau du Québec, qui ont été mis en place pour la protection des terres agricoles, et nous, on veut mettre vraiment en évidence cet aspect-là. Comme j'ai dit au tout début, on n'est pas contre le développement, mais, vraiment, on veut vraiment s'assurer qu'on a tout évalué au niveau des impacts et de l'expertise pour avoir fait les bons choix et comment qu'on peut cohabiter tout le monde ensemble dans un Québec prospère. Merci.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Donc, vous avez bénéficié d'un quatre minutes supplémentaire. M. le ministre, il vous reste 12 minutes.

M. Coiteux : Merci, M. le Président. Merci beaucoup, M. Caron, Me Forest aussi puis M. St-Jacques. C'est bien M. St-Jacques? Oui. Parce que j'ai quatre noms ici devant moi, mais vous êtes trois, donc je ne veux pas m'être trompé.

Écoutez, je prendrais peut-être votre dernière phrase, votre conclusion, où vous dites : Comment on peut travailler tous ensemble, là, pour contribuer à un Québec plus prospère? Puis on va essayer de circonscrire dans la région qui est visée par le projet de loi n° 85, donc pas seulement mais en bonne partie le corridor autour de l'autoroute 30. Et là il y a différents acteurs, hein, il y a différents acteurs. Les MRC viennent nous voir, elles sont venues... Il y en a d'autres qui vont nous parler un peu de leur point de vue aussi plus tard, tout à l'heure. Il y en a qui sont venus hier, il y en a qui sont venus aujourd'hui. Il y a des maires qui sont venus nous voir, il y a des chambres de commerce qui sont venues nous voir. Et vous représentez les intérêts des agriculteurs. Et tous, tous ont à coeur de dire : Comment on peut tirer le meilleur potentiel de notre région? Comment on peut tirer le meilleur potentiel du corridor de l'autoroute 30, en termes d'activité économique, tout en respectant les grands principes en aménagement du territoire, protection du territoire agricole? Comment on peut faire ça intelligemment pour attirer les investissements? Et ce qu'on nous dit, c'est : Si on continue de faire les choses telles qu'on les fait actuellement, il y a des investissements qui seraient au bénéfice de tout le monde qui peut-être ne se feront pas. Peut-être qu'ils ne se feront pas parce qu'ils ont d'autres façons de procéder, par exemple, en Ontario, du côté de Cornwall, puis peut-être que l'entreprise va aller à Cornwall plutôt que s'installer, disons, autour de Saint-Constant, pour donner un exemple.

Bon, moi, je suis convaincu que vous voulez qu'il y ait du développement pour tout le monde puis que ça respecte en même temps les impératifs de protection du territoire agricole. Alors, comment est-ce qu'on peut faire en sorte qu'on puisse accélérer nos processus sans remettre en question les questions fondamentales comme l'environnement puis la protection du territoire agricole? Comment on peut accélérer nos processus? Comment on pourrait travailler ensemble au moins dans cette région-là pour un temps donné, là, où on voudrait se donner certaines priorités en matière d'implantation

d'industries logistiques? Comment est-ce qu'on pourrait travailler ensemble si ce n'est pas le projet de loi n° 85 tel qu'il est là? Parce que visiblement vous voulez en changer des gros morceaux, là, donc ce serait une autre bibitte. Elle ressemblerait à quoi, la bibitte qui marcherait?

M. Caron (Martin) : Bien, je pense, M. le ministre, dans un premier temps, on a fait valoir qu'on a deux outils présentement en place. Et ça, on voulait remettre ça en avant-plan parce que, dans le projet de loi, on a fait fi un peu de ça, ces éléments-là, puis, pour nous, c'est essentiel. Nous, on se fie au bon jugement au niveau de la loi qui est là puis de la CPTAQ, entre autres. On est prêts à travailler ensemble. Mais je vous dirais qu'il y a un côté de spéculation qui se fait puis il y a beaucoup de pression. Tout le monde veut agrandir. Puis les schémas d'aménagement qu'on voit, un petit peu, qui sont faits un peu partout au niveau du Québec, ils sont faits, habituellement, en collaboration puis avec un aspect de cohabitation puis de consultation au niveau des gens, aussi, et de respect, en tant que tel. Le projet de loi, on ne le voyait pas nécessairement sous ces aspects-là parce qu'on allait peut-être un petit peu plus au-dessus puis on n'arrivait pas au niveau des consultations.

Mais en même temps, je comprends, il y a un aspect économique, mais il faut faire attention aussi, parce que la valeur agricole aussi est un élément assez essentiel. Moi, je sais bien que, quand on me dit : Ton carré de sable, là, c'est 2 % au niveau du Québec, là, c'est autant pour mes rivières puis pour mes milieux humides ou tout le reste, là, le 2 %, là, il faut vraiment faire attention que, quand on va jouer dessus, là... il faut vraiment, là, être sûr qu'on n'a pas d'autre alternative, comment qu'on peut optimiser peut-être plus les autres choses, là. Tu sais, c'est le défi, je pense, qu'on a tous ensemble.

Je sais que, Stéphane, tu voulais peut-être répondre un petit peu plus au niveau des échanges, là.

M. Forest (Stéphane) : Bien, M. le ministre, vous savez très bien... vous connaissez les dispositions de l'article 66 et de l'article 96 de la loi, qui sont des outils qui sont en place depuis l'adoption de cette loi-là en 1978. Ces deux outils-là ont été utilisés par le passé pour permettre du développement prioritaire pour le Québec. On parle de Bell Helicopter, dans le passé, dans le comté de... dans la région de Mirabel, et on parle, pour un projet qui ne s'est pas fait, de Rabaska à Québec. Quand il y a un projet pour faire avancer le Québec, le gouvernement a dans cette loi de protection du territoire agricole tous les outils pour agir avec célérité, et tellement que, si vous prenez la carte 1 de votre projet actuel... Vous n'êtes pas sans savoir que le Conseil des ministres a adopté, ces dernières semaines, deux décrets pour exclure les lots de la zone agricole de la carte 1. Donc, on annonce l'imminence d'un projet sur les terrains à Coteau-du-Lac. Et vous avez les outils dans la loi de protection pour aller plus vite. Et vous avez même des outils qui sont bons parce que vous pouvez demander l'avis de la CPTAQ, dans ces circonstances-là, qui peut vous guider dans la prise de vos décisions.

Alors, le processus législatif actuel vous donne les outils, c'est pour ça que l'article 5 n'est pas nécessaire dans votre loi actuelle. Peut-être que, oui, vous voulez suspendre les règles d'urbanisme à la LAU, bien qu'il y ait des MRC qui vous aient dit hier que... Vous n'allez pas vous mettre à faire du zonage, là, du zonage précis, là. Vous allez faire les règles de construction dans ces zones-là? Je ne pense pas. Je pense qu'il y a un ajustement au projet de loi qui doit être fait pour ça. Mais, pour ce qui est de l'outil de la LPTAA, ce n'est pas elle qui bloque le développement du Québec. Cette prémisse-là, on s'inscrit en faux contre celle-ci.

• (15 heures) •

M. Coiteux : Il y a des avantages parfois quand même à dire : Il y a un projet ici qui va au-delà d'un cas spécifique, puis on veut être en mesure d'offrir des options d'investissement en bloc pour que des investisseurs potentiels puissent choisir la meilleure alternative en ce qui les concerne. Donc, c'est une approche un peu différente. Donc, c'est des instruments qui peuvent coexister, vous ne pensez pas?

M. Caron (Martin) : Bien, comment je vous dirais... De toute façon, je reviens un petit peu à qu'est-ce que j'ai dit. Présentement, on ne voit pas l'utilisation de la LPTAA et de la commission, entre autres, dans le projet. Donc, c'est un élément essentiel, selon moi, si on y va avec le projet. Mais on va vous redire le même discours, M. le ministre, c'est que, c'est sûr, pour nous, quand c'était prioritaire, il y avait des décrets. Puis c'est l'exemple qu'on a donné, qui s'est passé au mois de juin puis au mois de juillet. Je pense que tout le monde est apte... Il y a peut-être un aspect de planification à travers tout ça, mais il reste... quand même, ça se fait au niveau local, puis il y a des schémas d'aménagement qui ont une vision par rapport à ça, entre autres, là.

M. Coiteux : Une autre question, ça a été soulevé par un maire, hier, que, dans certaines circonstances, dans une circonstance donnée, il avait dit : Écoutez, moi, j'ai besoin de tel terrain et je vous en donne deux fois plus que je vous en prends sur le territoire agricole, et ça ne semblait pas être... En tout cas, du moins, c'est ce qu'on nous a dit. Donc, je veux juste voir, là, si c'est envisageable, pour vous, des échanges, là, parce qu'on prévoit un mécanisme de compensation dans le projet de loi. On nous disait qu'on n'était pas encore rendus là, peut-être, à la LPTAQ, de considérer que c'était une façon de fonctionner, c'est-à-dire on échange du un pour un ou... Et, dans ce cas-là, on nous disait même peut-être qu'on offrirait même du deux pour un, si j'ai bien entendu, là, et que ça bloquait même à ce niveau-là. Est-ce qu'il y a des mécanismes d'échange possibles, là, qui permettent de faire en sorte qu'on ne rogne pas, là, sur le territoire agricole, là, pour sa superficie totale et en qualité tout en permettant des projets qui autrement n'auraient pas été possibles s'il n'y avait pas eu des mécanismes de compensation comme ça?

M. Caron (Martin) : Je vais laisser peut-être Christian commencer et puis je vais terminer le commentaire.

M. St-Jacques (Christian) : Bien, M. le ministre, c'est sûr que, si on parle d'échange en compensation, du deux pour un pour un territoire donné, il reste qu'il faut regarder ça aussi dans sa globalité, là. C'est qu'on ne pourra jamais

donner en échange un équivalent soit en potentiel ou en tout ce qu'il y a, qualité ou peu importe. C'est que, si un producteur, pour être capable de compenser la perte qu'il a, il faut qu'il fasse 10 kilomètres pour le restant de ses générations futures, qui viennent, ça va plus que juste au niveau de la qualité du sol, là. Il faut être capable de compenser avec tous les inconvénients futurs qu'il y a là-dedans.

Puis on sait très bien, quand on prend une terre en friche, avant qu'elle soit productive à l'équivalent de celle qui va être retirée, c'est plusieurs années, là, avant qu'elle soit de qualité égale. Puis il faut pouvoir regarder ça aussi avec une qualité égale, si on veut être capable de maintenir nos fermes en place avec le statut de production qu'on a à l'heure actuelle, quand on sait très bien que, dans les 10 dernières années, l'agriculture s'est améliorée beaucoup.

Ça fait que, si on reporte ça aussi avec tout ça dans le temps, si on y va juste avec en qualité puis quantité, il va y avoir un manque à gagner pour le restant, là, les nouvelles générations qui pourraient venir en place aussi, là.

M. Caron (Martin) : Si je peux me permettre de rajouter, je pense que Christian l'a bien amené, il faut comprendre quelque chose, si je veux vulgariser un petit peu plus loin. Un producteur qui se fait enlever une portion de terre, mais qui doit faire 10 ou 12 kilomètres pour aller sur une autre terre pour cultiver... Parce que le plan d'affaires au niveau d'une entreprise agricole, c'est comme un plan d'affaires au niveau d'une autre business ou entreprise, là. On fait des investissements, il y a de l'amortissement, puis on évalue à peu près le nombre d'hectares qu'on a. Mais ce déplacement-là, ça a un impact, ça a un coût à long terme, il faut être capable de l'évaluer. Et le potentiel des terres au niveau des types de sol, c'est ça aussi qu'il faut évaluer aussi en même temps.

L'autre aspect, qui est un élément essentiel — puis j'aime bien votre question, M. le ministre — c'est qu'on parle du règlement au niveau des exploitations agricoles. Je l'ai mentionné dans notre dernière demande, ça fait depuis 2004 que, présentement, on a 573 municipalités qui, je vais appeler ça comme ça, ont un moratoire au niveau de l'augmentation des superficies agricoles. Donc, le projet, que vous dites, de compenser, en même temps on a un règlement, sur le Règlement des exploitations agricoles, qui vient avoir un impact directement. Et, dans les zones où est-ce qu'on parle, en grande majorité toutes ces municipalités-là font présentement partie du moratoire. Et ça, c'est depuis 2004 qu'il n'y a pas eu accès.

Expliqué bien rapidement, j'ai une terre agricole. Si je veux augmenter mes superficies en terres agricoles, je ne peux pas, présentement. Si je veux, exemple, drainer ma terre pour améliorer ou donner des outils, je ne peux même pas faire ça, pour augmenter mes superficies. Ça fait depuis 2004. Et l'exemple qu'on donne, de compensation, bien, c'est la première chose à régler une fois pour toutes, sur ces aspects-là, de donner ces droits-là, parce que, si on veut aller compenser, bien, il ne faut qu'il y ait ce moratoire-là aussi, là. Et le mécanisme, là-dessus, pour la municipalité qui est en moratoire, il y a des dispositions qui sont, là... mais qui ont été oubliées, pour dire que, quand les bassins sont là, les bassins versants sont en bas d'un niveau acceptable, au niveau du phosphore, entre autres, bien, qu'elles peuvent redevenir... être enlevées, au niveau du moratoire. Et présentement ce n'est pas écrit dans le projet. Ça fait que vous comprenez qu'on amène les municipalités, mais on les gèle là. Donc, il y a un élément assez important à faire de ce côté-là si on veut aller sur la compensation.

Le Président (M. Auger) : Merci. Nous allons maintenant poursuivre avec l'opposition officielle et le porte-parole, le député de Sanguinet.

M. Therrien : Oui, merci, M. le Président. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Merci d'être là. Évidemment, il fallait bien vous voir, parce que ça vous implique fortement, ce projet de loi là.

J'aimerais ça vous entendre sur quelques points. Bon, peut-être que vous allez considérer que c'est des questions un peu, peut-être... Bien, en tout cas, c'est parce que vous allez peut-être dire : Il n'est pas renseigné, il pose des drôles de questions, mais je voulais savoir... Premièrement, là, dans la première mouture du projet de loi, quand il y a la distribution des terres potentiellement, là, parce que ce n'est pas encore fait, vous avez été consultés, il me semble. Dites-moi comment ça a été, la consultation. Est-ce qu'on vous a bien écoutés? Est-ce que les gens qui ont fait partie des négociations l'ont fait d'une façon que vous vous êtes sentis, à quelque part, respectés puis surtout écoutés?

M. Caron (Martin) : Christian va y aller, et ensuite Stéphane.

M. St-Jacques (Christian) : Bien, je vais... Merci, M. le député. C'est sûr qu'au niveau... La première étape qui a été faite, ça fait déjà, là, je dirais quelques années. Avec la MRC, surtout, Vaudreuil-Soulanges, on a accepté de les rencontrer justement pour regarder, là, c'était quoi, leur vision, puis ce qu'ils amenaient comme projets puis développement. Je vous le dis, on a accepté de les rencontrer. On a été à l'écoute de ces gens-là, on les a rencontrés à plusieurs reprises. Et tout dernièrement encore on les a rencontrés, puis cette fois-ci ça s'est fait avec l'UPA provinciale, là, dans les locaux à Longueuil, puis on a encore accepté de les rencontrer pour voir c'était quoi, là, leur nouvelle approche. Parce que l'approche a changé, là, on le sait, comment ça s'est comporté. Puis on a tout le temps été à l'écoute des gens de la MRC, mais on n'a jamais accepté quoi que ce soit ou pris une décision par rapport à ces discussions-là, là, ça a été tout le temps des rencontres d'information, si on veut, de la part de la MRC, mais on n'a jamais pris position sur ce qui nous était apporté.

M. Therrien : O.K. Donc... Je m'excuse, je n'étais pas au courant, là. C'est pour ça que je vous posais la question. Puis j'avais peur d'être un peu dans le champ gauche, là. Mais donc, ce que vous me dites, on vous a consultés... bien, on vous a informés.

M. St-Jacques (Christian) : Informés.

M. Therrien : O.K. Et puis, dans le coin de Vaudreuil, Les Cèdres, là, je sais qu'il y a eu quand même beaucoup d'interventions, même on a fait partie de cette manifestation, d'une certaine façon, là, de l'insatisfaction des gens qui étaient là, et puis finalement ils ont comme accepté, là, de changer la grandeur puis la localisation des terres. Moi, je pensais que ça avait été beaucoup plus convivial que ça et qu'on s'était vraiment assis et on s'était lancé dans une négociation avec vous. Mais là vous me dites qu'on vous a quand même informés mais sans nécessairement aller chercher votre accord. C'est ce que je comprends.

M. St-Jacques (Christian) : Comme je vous dis, on n'a pas donné notre accord sur quelque superficie que ce soit où étaient situés les projets. On nous a informés... C'est sûr qu'on a fait des commentaires par rapport à ce qui nous était présenté. C'est pour ça que le projet a évolué aussi au niveau de la MRC, puis je suis content de la façon que ça a évolué. Mais c'est sûr qu'on n'a jamais accepté ces projets-là.

M. Therrien : Je comprends. O.K.

M. Caron (Martin) : Stéphane voulait peut-être rajouter un élément.

M. Therrien : Oui, allez-y, allez-y.

• (15 h 10) •

M. Forest (Stéphane) : M. le député, je voudrais rajouter peut-être deux éléments. Il y a eu des discussions avec une seule MRC. Ça, c'est bien important. Et, deuxièmement...

M. Therrien : C'est laquelle?

M. Forest (Stéphane) : C'est Vaudreuil-Soulanges. Il n'y a pas eu de discussion avec les autres MRC, à moins que mes collègues me corrigent.

Et, dans un deuxième temps, pour certains des terrains visés notamment par la carte 1 et par les terrains du CP, il y a quand même eu des litiges juridiques, là, là-dessus qui sont intervenus avec notre organisation qui se sont soldés par plus ou moins des gains des autorités municipales, là, vis-à-vis la protection du territoire agricole. Alors, pour compléter, là, la réponse, là, il faut dire ça.

M. Therrien : O.K., je comprends, O.K. Bien, merci. Merci de l'ajout d'information.

Là, il va y avoir un guichet unique. Bien, en tout cas, c'est ce qu'on propose dans le projet de loi. Je vous ai entendus là-dessus, mais je vais y aller avec peut-être une question plus simple et aussi en espérant une réponse plus simple. Si vous... Et vous avez un mot à dire, j'imagine, écoutez, j'imagine que vous avez un mot à dire à quelque part, là, vous êtes impliqués dans ce processus de développement là. On parle de compensation des terres pour essayer de faire en sorte que vous acceptiez des bon aloi. On parle aussi... Là, vous avez expliqué pourquoi des fois la compensation, ce n'était pas l'idéal. Il y a des terres en friche. Je sais que, dans mon coin, là, ils visaient en partie des terres qui étaient en friche. Là, vous avez, je pense, c'est la huitième... C'est-u la huitième? Je suis un peu mêlé dans mes feuilles, là. Quand vous parlez de la liste des terres en friche, vous voulez avoir de l'information sur la liste des terres en friche, parce que ce qui arrive, c'est que, j'imagine, je me mets un peu dans la peau des gens qui veulent un développement économique de leur région, ils ont dit : Bien, regardez, nous, c'est des terres en friche, ça fait des années, ça n'a jamais été cultivé, ainsi de suite. Est-ce que vous vous êtes informés de l'existence de ces terres-là et qu'elles soient en friche? Parce que, de la façon dont je lis, il semble que cette information-là ne vous soit pas divulguée, qu'il y ait des terres en friche, où elles sont, c'est quoi, le nombre d'hectares. Parce que, tu sais, c'est important, j'imagine, pour vous, de le savoir. Puis, pour les MRC, à quelque part, s'ils cherchent des terres en friche, ils disent : Bien, regardez, elles ne sont pas exploitées, de toute façon, on ne perd rien.

Alors, je veux vous entendre là-dessus. Est-ce que vous saviez... vous aviez cette liste-là exhaustive? Et sinon pourquoi? Et qu'est-ce que ça pourrait changer chez vous, ça, de l'avoir?

M. Caron (Martin) : Présentement, je vous dirais, à votre question c'est non, on n'est pas capables de l'avoir exhaustivement.

Puis, l'autre aspect, si vous avez remarqué, dans notre demande 8, c'est qu'on demandait, au niveau de la propriété aussi au niveau de ces terres-là... Tantôt, je mentionnais d'aller un petit peu plus loin, pourquoi que ces terres en friche étaient là et restaient en friche. Et là il faut peut-être se poser des questions, entre autres, par rapport à ça. Je ne veux pas mettre des réponses, j'en ai quelques-unes, mais il reste qu'à l'occasion on voit... Puis on ne le voit pas juste dans ce secteur-là, on le voit dans d'autres secteurs, où ces terres-là ne sont pas cultivées, sont laissées comme en friche, et comme si ça faciliterait, entre autres, le dézonage de ces territoires-là.

M. Therrien : O.K. Est-ce que vous vouliez...

M. Caron (Martin) : Bien, Christian voulait mentionner qu'on avait un endroit, entre autres, Vaudreuil...

M. St-Jacques (Christian) : Oui. Ça, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a fait l'exercice, là, de notre connaissance, à faire le répertoire ou de répertoirer, là, les zones qui sont en friche, là. C'est sûr que, pour nous, quand on est du milieu,

on sait qu'il y a des terres en friche ici et là, mais on n'a pas les quantités réelles qu'il peut y avoir dans une MRC, là. Ça, ce n'est pas des chiffres connus de notre part.

M. Caron (Martin) : Puis l'autre aspect qu'on pourrait peut-être rajouter, c'est que, dans ces terres en friche là, naturellement, on a parlé d'Hydro-Québec ou d'autres organisations, là, je ne veux pas cibler Hydro-Québec nécessairement, mais il faut vraiment l'évaluer au niveau de ces terres-là, présentement, qu'est-ce qui se passe, est-ce qu'elles ont des zones qui ont été contaminées, et tout ça.

Ça fait qu'on veut faire une compensation, un échange? Bien, il faut vraiment évaluer au niveau de leur potentiel et s'il y a d'autre chose.

M. Therrien : Donc, vous, à partir de cette liste-là, vous dites : Si on voit qu'il y a un problème par rapport à la culture, éventuellement, on peut demander une compensation. Puis, de cette façon-là, le processus de développement serait plus acceptable pour vous, c'est ce que je comprends.

Semble-t-il que, la MRC de Marguerite-D'Youville, vous participez au chantier environnement de la MRC de Marguerite-D'Youville. Est-ce que c'est vrai?

M. St-Jacques (Christian) : Pouvez-vous répéter la question?

M. Therrien : Oui. Vous êtes... Il y a un chantier sur l'environnement dans Marguerite-D'Youville, la MRC de Marguerite-D'Youville, semble-t-il que vous participez. Tu sais, on parlait de liens avec les MRC. Est-ce que c'est un lien intéressant? Est-ce que la collégialité est bonne? Est-ce que vous avez des beaux échanges?

Et à quelque part ils sont peut-être en négociation éventuellement d'accéder à ce pôle logistique là. Est-ce qu'ils vous en parlent?

M. St-Jacques (Christian) : Bien, dans l'ensemble de nos MRC sur notre territoire, on a quand même des bons liens, des bonnes relations, là. Puis je sais que, dans Marguerite-D'Youville, c'est une MRC où est-ce qu'il y a eu un projet de remettre en culture, là, certaines superficies, là, mais, comme Martin l'a mentionné, ça n'a comme pas levé nécessairement, parce qu'il y a toujours la problématique de remettre en culture, là. Ça fait que la seule particularité qui pouvait faire en sorte qu'il y a des superficies qui soient remises en culture sur ce territoire-là, bien, il y avait des conditions, là, qui étaient vraiment, là, presque non applicables, là, pour être capable de remettre en culture, là, qui a fait en sorte que ça n'a pas vraiment fonctionné.

Le Président (M. Auger) : 30 secondes.

M. Therrien : O.K. Bien, écoutez, 30 secondes...

Une voix : ...sont en lien avec eux autres?

M. Therrien : Oui. Bien, oui, c'est ce qu'ils confirment. Je voudrais juste...

M. St-Jacques (Christian) : On a des discussions régulièrement.

M. Therrien : Oui. Je voudrais juste terminer en disant qu'évidemment votre présence est importante. C'est sûr que, moi, je peux vous dire, dans mon coin, et je parle souvent aux gens de l'UPA puis je parle, évidemment, aux gens des villes... puis je sens qu'il y a une volonté de collaboration des deux côtés. Puis j'espère que ce sera fructueux et qu'on fera en sorte qu'il y ait un développement dans le respect des agriculteurs, qui sont très importants dans notre communauté.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Sanguinet. Maintenant, pour 6 min 30 s avec le porte-parole de la deuxième opposition, M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. M. Caron, M. St-Jacques, Me Forest, merci de votre présence.

Moi, je vais me concentrer, évidemment... Historiquement, j'ai été cosignataire du premier rapport Ouimet, avant le projet de loi n° 90. C'était M. Gaudet, je l'appelais M. Gaudet, à l'époque, là, c'est lui qui représentait l'UPA. Donc, j'ai une expérience... Et je suis un peu surpris, là. Je vous suis quand vous demandez, exemple, à votre recommandation 2 que la CPTAQ soit dans le guichet unique, et tout ça. Ça, je suis d'accord puis je pense qu'il faut trouver une place. Mais là, Me Forest, là, vous m'avez ébranlé, là, quand vous avez dit : Le gouvernement peut utiliser 66 et 96 de la loi, il le fait. Donc, moi, là, je suis surpris pourquoi? Parce que le projet de loi qui est déposé apporte tout un volet compensation, c'est-à-dire on enlève des terres, mais on compense. Je vous suis quand vous dites : Bien là, pour la compensation, on a du questionnement. Ça, on peut discuter, ça, moi, je suis ouvert. Mais, quand vous dites : Il faut retirer tout ça de la loi, puis que le gouvernement utilise 66 et 96, je vous le dis, si j'étais ministre, là, j'aurais dit oui tout de suite, j'aurais dit : O.K., parfait, je ferme les livres, bonjour, merci, là. Puis ça, ça veut dire que tout le volet compensation n'est plus dedans. Et là...

Puis, je vous dirais, là, parce que ça permet au gouvernement d'y aller à la pièce, je me suis même questionné par rapport à des interventions d'autres personnes qui sont venues en commission pour dire : Oui, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu... Parce que, là, on délimite les périmètres, on sait où on s'en va, mais peut-être qu'à la pièce... Moi, je me questionne

parce que, je me dis, à la pièce, il faut faire des décrets ministériels, mais c'est beaucoup plus rapide... Si c'est ça que vous nous recommandez, bien, je n'ai pas de problème avec ça, je vous le dis, utilisez... C'est-à-dire que, dans le projet de loi, on pourrait avoir un article qui dit : Oui, on suspend la réglementation municipale et, pour tout ce qui est le volet agricole, on utilisera 66 et 96 de la loi sur la protection du territoire agricole. Est-ce que c'est ça que vous nous recommandez de faire?

M. Caron (Martin) : Bien, j'aime bien votre question. Et je vais vous amener à notre page 12 de notre document, et on le met en évidence : Le domaine de la compensation, ce n'est pas juste le projet de loi qui l'amène, c'est qu'au dernier budget il a été mis en place qu'on indique une façon pour compenser au niveau des pertes des terres agricoles, entre autres. Ça fait que c'est exactement pour ça, pourquoi qu'on dit qu'on n'a peut-être pas besoin de ce projet de loi là, en plus qu'on a la législation qui était là avant ça. Et puis, au dernier budget, il a été consenti de mettre en application une compensation au niveau des terres agricoles.

M. Laframboise : ...on parlait du REM, là, mais...

M. Caron (Martin) : Non, non.

M. Laframboise : Ah! O.K. C'est correct.

M. Caron (Martin) : Bien, Stéphane peut...
• (15 h 20) •

M. Forest (Stéphane) : J'ai pris connaissance, M. le Président, du budget 2016-2017, et il est annoncé très clairement qu'il y aura une modification qui somme toute sera importante à la LPTAA, dans les prochaines semaines, à l'intérieur de la loi budgétaire, pour mettre en sorte que le mécanisme de compensation de perte des terres agricoles soit instauré. Alors, ça s'en vient dans les prochaines semaines. Alors, quand on connaîtra ça, on ajustera en conséquence, tout le monde. Mais actuellement, au moment où on vous parle, on préfère que la compétence de la commission soit maintenue et que la loi actuelle soit mentionnée, soit utilisée, 66 et 96, parce qu'on sait très bien que la loi va être amendée — le gouvernement l'annonce — pour créer les mécanismes de compensation.

Et, dans le projet de loi, à l'article pertinent, on ne parle pas de compensation, on parle d'échange de superficies équivalentes. Échanger 10 hectares pour 10 hectares, ça n'a pas de sens, MM. St-Jacques et Martin l'ont bien dit tout à l'heure. De faire une compensation juste et équitable avec des mécanismes permanents et définitifs qui vont faire en sorte que le sol agricole compensé va demeurer à perpétuité dans la zone agricole, là on parle. Mais ça, ça va venir dans l'autre projet de loi. Alors, je pense que les éléments sont là pour faire en sorte que le discours que nous avons est cohérent avec les intentions législatives.

M. Laframboise : Sauf que, si l'autre projet de loi n'arrive pas, là... Parce que, moi, dans ma tête, c'est pour le REM, là, mais ça se peut que ce soit plus large que ça, puis c'est correct, je vais vivre avec ça, là. Si jamais l'autre projet de loi n'arrive pas, puis qu'il n'y a pas de processus de compensation, puis que vous nous permettez d'utiliser 66, 96, dans votre tête, il faut qu'il y ait un processus de compensation. Parce que, moi, c'est pour ça que je le maintiens là, parce que, je me dis, j'aime mieux avoir le processus de compensation bonifié. Parce que vous nous faites des recommandations, puis dire : Ce qu'on veut, c'est qu'une vraie superficie agricole retirée est remplacée par une vraie... Moi, je n'ai pas de problème à discuter de ça avec vous, là. Là, par contre, ce que vous nous dites, c'est : Retirez tout ça de la loi, puis vous dites au gouvernement... bien, de la loi, de cette loi-là, là, en pensant qu'il y a un processus de compensation ailleurs qui va arriver, là. C'est bien... Est-ce que je comprends, là?

M. Caron (Martin) : Bien, je pense qu'on va... Tu veux spécifier?

M. Forest (Stéphane) : ...confiance que, M. Laframboise, on va pouvoir répondre. Si vous lisez la demande 1, c'est marqué qu'on retire 5. Donc, en retirant 5, la loi continue à s'appliquer. Mais c'est marqué : Modifier 7, puis 7, c'est le mécanisme d'échange. Alors, 7, il faut qu'il soit arrangé pour que le mécanisme d'échange soit maintenu dans le contexte où la loi de protection va continuer à s'appliquer. Notre demande est libellée comme ça.

M. Laframboise : Mais par contre vous nous dites : Utilisez 66, 96. Ça, je comprends, là, vous dites : Maintenez... sauf que vous nous dites : Utilisez 66, 96. Ça veut dire que le gouvernement peut soustraire tout terrain qu'il jugera à propos. Donc là, il peut les soustraire. C'est ça que vous nous dites, vous là, là. Vous ne l'écrivez pas, là, mais vous nous l'avez dit dans votre...

M. Forest (Stéphane) : Et on ajuste 7 pour qu'il y ait un mécanisme de compensation.

M. Laframboise : O.K. C'est bon.

Le Président (M. Auger) : 30 secondes. Oui, un commentaire supplémentaire.

M. Caron (Martin) : Bien, dire juste qu'on se fie aussi... Le budget, il y a des choses qui ont été mises en place, c'est sûr qu'on y va avec les choses qui ont été annoncées là, là. Moi, je pense bien que le gouvernement, quand il amène quelque chose, il est sérieux dans sa proposition, tout ça, là, il y a eu déjà un peu des études, là.

Le Président (M. Auger) : Donc, MM. St-Jacques, Caron et Forest, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission.

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

(Suspension de la séance à 15 h 23)

(Reprise à 15 h 25)

Le Président (M. Auger) : À l'ordre, chers collègues. Nous allons reprendre nos travaux, en souhaitant la bienvenue aux représentants d'Hydro-Québec. Donc, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre exposé, 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 présentation.

Hydro-Québec (HQ)

M. Tellier (Régis) : Merci beaucoup. M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés et membres de la commission. Je me présente : Régis Tellier, directeur principal du Centre de services partagés à Hydro-Québec, responsable, entre autres, des activités de propriété immobilière. Et je suis accompagné de M. Roger Gosselin, directeur de la gestion des actifs et conformité réglementaire pour la division Production.

D'entrée de jeu, Hydro-Québec tient à remercier les membres de la Commission de l'aménagement du territoire de cette invitation à participer aux consultations particulières pour le projet de loi n° 85. Hydro-Québec appuie l'initiative gouvernementale visant à favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique dans la région de la Montérégie et à faciliter les projets d'investissement dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Dressons ensemble un portrait des actifs immobiliers d'Hydro-Québec. Hydro-Québec possède un vaste patrimoine bâti composé de 86 centrales, de 536 postes électriques et plus de 500 bâtiments administratifs répartis dans l'ensemble du territoire du Québec. Englobant des actifs acquis lors de la nationalisation de 1944 et de 1963, le patrimoine d'Hydro-Québec témoigne du rôle central que le développement de l'hydroélectricité a joué dans l'évolution technique, scientifique et socioéconomique du Québec.

Compte tenu de l'importance de ses droits immobiliers, soit une superficie de 137 000 hectares en terres privées, dont 30 000 hectares en propriété, et de l'étendue de ses droits en terres publiques, Hydro-Québec est l'un des plus grands propriétaires fonciers du Québec après le gouvernement. Par exemple, le paiement des taxes foncières a totalisé 40 millions de dollars en 2016.

Bien que certaines propriétés d'Hydro-Québec puissent paraître inutilisées, elles sont habituellement destinées à l'entretien et à l'exploitation de ses équipements ou à un usage futur. Hydro-Québec analyse périodiquement son portefeuille immobilier afin de déterminer les propriétés dont elle n'a plus besoin ou qui peuvent être mises en valeur par une occupation temporaire ou une utilisation secondaire par des tiers. Cette valorisation fait appel à des principes de saine gestion qui tiennent compte des usages en cours et du développement des collectivités sans compromettre l'exploitation sécuritaire des installations et leur rentabilité.

En 2016, environ 625 baux commerciaux et 1 500 baux résidentiels étaient en vigueur. Au cours de cette même année, plus de 330 ententes de permission à des fins d'utilisation publique ou privée ont été conclues pour permettre, par exemple, la construction de rues, de conduites d'aqueduc et d'égout, de parcs publics et de stationnements incitatifs.

Selon les politiques de l'entreprise, la cession d'actif doit être effectuée à la valeur marchande afin d'assurer le meilleur rendement possible pour l'entreprise, sa clientèle et son actionnaire, le gouvernement du Québec. En 2016, la cession permanente d'actifs immobiliers non requis pour la poursuite des opérations de l'entreprise a généré 5,8 millions de dollars.

Plus spécifiquement au canal et aménagement hydroélectrique de Beauharnois, par ses installations de production d'électricité et ses nombreuses propriétés, Hydro-Québec assure une présence active dans les MRC concernées par le projet de loi n° 85. Les terrains d'Hydro-Québec sont principalement situés le long du canal de Beauharnois, où elle exploite la centrale du même nom, soit la cinquième en importance au Québec, avec une puissance installée de 1 650 mégawatts.

La centrale de Beauharnois est une centrale au fil de l'eau qui a été bâtie en trois phases entre 1932 et 1958. Sa construction a nécessité l'obtention auprès des gouvernements provincial et fédéral d'une multitude d'autorisations visant l'approbation des plans et devis des ouvrages, la dérivation des eaux du fleuve Saint-Laurent vers le canal de Beauharnois et l'utilisation des terrains et des forces hydrauliques. Ces autorisations contiennent de nombreuses conditions quant à l'entretien des ouvrages afin d'assurer la sécurité des barrages et la protection des intérêts supérieurs de la navigation, plus particulièrement ceux de la navigation commerciale et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Au sens de la Loi sur la sécurité des barrages du Québec, les terrains bordant le canal de Beauharnois constituent des barrages à forte contenance. Ces barrages sont de dimensions variables, leur largeur allant de 0,6 kilomètre à deux kilomètres et leur hauteur d'un mètre à huit mètres. La Loi prévoit que tout changement d'utilisation d'un barrage à forte contenance susceptible d'avoir des conséquences sur la sécurité de l'ouvrage doit être soumis à l'autorisation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques.

• (15 h 30) •

Malgré ses obligations, Hydro-Québec favorise la mise en valeur et l'utilisation par le milieu de ses propriétés longeant le canal de Beauharnois. Depuis la fin des années 70, de nombreuses ententes ont été conclues à cet effet.

Par exemple, des baux ont été accordés à Canards illimités pour la création d'aménagements de conservation. D'autres baux ont été accordés à des agriculteurs pour la mise en culture de parcelles dont la gestion est confiée à la MRC de Beauharnois-Salaberry. Le parc régional de Beauharnois-Salaberry a été créé sur les berges du canal en 1996. Toutes ces ententes comportent des clauses permettant à Hydro-Québec d'intervenir au besoin pour réaliser des travaux de maintenance, d'inspection ou d'investigation afin de s'assurer de la conformité et la sécurité des ouvrages.

Au niveau du projet de loi n° 85, le projet de loi vise à favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique notamment dans un pôle logistique sur le territoire de la municipalité des Cèdres, dans un pôle logistique sur le territoire de la ville de Contrecoeur et aux abords de l'autoroute 30 dans la région de la Montérégie. Selon le projet de loi, un décret pris en vertu de l'article 3 peut permettre l'utilisation d'un immeuble compris dans la zone agricole à des fins autres que l'agriculture et prévoir des règles relatives à son lotissement ou à son aliénation qui dérogent de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Pour ce faire, il faut que des immeubles d'une superficie équivalente à celle des immeubles pouvant être utilisés à des fins autres que l'agriculture servent de compensation. Les immeubles ainsi inclus doivent se situer à l'intérieur des MRC de Beauharnois-Salaberry, de Roussillon et de Vaudreuil-Soulanges.

Hydro-Québec possède des terrains totalisant environ 2 800 hectares le long du canal de Beauharnois. Il faut cependant noter que plus de 85 % de ces terrains constituent des barrages au sens de la Loi sur la sécurité des barrages. À titre d'exploitant de l'aménagement de Beauharnois, Hydro-Québec doit veiller à l'intégrité de ces barrages afin de protéger les personnes et les biens et, par le fait même, d'assurer la navigabilité du canal.

Quant aux terrains d'Hydro-Québec situés le long du canal de Beauharnois qui ne constituent pas des barrages, la grande majorité d'entre eux font actuellement l'objet de baux pour l'exercice d'activités agricoles ou sont utilisés pour le parc régional de Beauharnois-Salaberry. En vertu du projet de loi n° 137 concernant le Réseau électrique métropolitain, environ 45 hectares de ces terrains seront inclus dans la zone agricole en contrepartie des lots exclus de la ville de Brossard.

De plus, Hydro-Québec doit identifier 164 hectares de terrain actuellement en zone blanche aux fins d'inclusion dans la zone agricole pour mener à bien le projet d'agrandissement du parc industriel Alta à Coteau-du-Lac, comme le stipule le décret 700-2017.

L'article 7 du projet de loi n° 85 prévoit qu'«un immeuble ne peut être inclus dans la zone agricole que du consentement de son propriétaire, sauf dans le cas d'un immeuble appartenant à Hydro-Québec. Cette dernière doit toutefois être consultée au préalable.» Hydro-Québec estime que la notion de consultation est trop vague et expose la gestion de ses actifs à des risques et des contraintes supplémentaires. Le consentement d'Hydro-Québec doit être obtenu afin que ses experts puissent réaliser une analyse technique et déterminer si l'inclusion en zone agricole peut se faire conformément à ses obligations légales et si le changement de zonage est compatible avec ses besoins futurs.

Selon l'article 5 du projet de loi, un «décret pris en vertu de l'article 3 peut permettre [l'utilisation d'un] immeuble compris dans la zone agricole [...] à des fins autres que l'agriculture et prévoir des règles [...] qui dérogent à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles». Si l'inclusion de ses terrains en zone agricole est requise, Hydro-Québec souhaite que cette disposition s'applique à la poursuite de ses activités, à l'implantation de nouveaux équipements en lien avec sa mission et à la réalisation d'activités de croissance contribuant au développement énergétique du Québec.

Enfin, soulignons que les propriétaires des terrains qui seront transférés en zone blanche tireront des avantages financiers, contrairement aux propriétaires dont les terrains sont inclus dans la zone verte. Par mesure d'équité, un mode d'indemnisation devrait être envisagé pour compenser les propriétaires et les locataires des terrains qui seront inclus dans la zone agricole en raison de la baisse de valeur, de la perte d'usage et de l'introduction de nouvelles contraintes liées à la protection du territoire agricole.

En conclusion, Hydro-Québec appuie l'initiative gouvernementale visant à favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique et à faciliter les projets d'investissement en Montérégie. Aussi, nous sommes ouverts à la possibilité de revoir le zonage de certains terrains situés dans les MRC visées par le projet de loi.

Cependant, nous croyons que le consentement d'Hydro-Québec doit être obtenu au même titre que celui de tous les autres propriétaires. Advenant que le gouvernement exige l'inclusion de certaines de ses propriétés en zone agricole, Hydro-Québec devrait réaliser une analyse technique afin de s'assurer que cette inclusion n'ajoute pas de contrainte au titre de l'exploitation ou de l'aménagement de Beauharnois et ne nuise pas à l'exécution de ses obligations, notamment sur le plan de l'entretien des ouvrages en vertu des autorisations provinciales et fédérales. Enfin, le changement de zonage ne devrait pas restreindre les occasions de développement d'Hydro-Québec et devrait prévoir un mode d'indemnisation équitable.

Hydro-Québec poursuivra la collaboration de longue date établie dans la collectivité et les mesures d'accompagnement prises en faveur du développement économique de la région. Nous vous remercions de votre attention.

Le Président (M. Auger) : Merci. Nous allons débiter les échanges. M. le ministre, pour les 16 prochaines minutes.

M. Coiteux : Merci, M. le Président. Alors, merci, M. Tellier. Merci, M. Gosselin.

Par le passé, ou même dans le contexte actuel, est-ce que vous auriez des exemples à nous donner où Hydro-Québec a remis en zone agricole des terrains qui lui appartenaient dans le cadre d'un projet? Est-ce que ça s'est fait par le passé? Puis, si c'est le cas, là — j'imagine que oui, peut-être pas, mais j'imagine que oui — comment ça s'est passé? Comment ça fonctionne, normalement?

M. Tellier (Régis) : Est-ce que j'ai un exemple? Là, il y a eu le projet... En fait, le projet Coteau-du-Lac, c'est un projet qui s'est fait par décret, O.K.? Ça fait que, la façon que ça s'est passé, on a identifié les lots par décret, et c'est de cette nature-là que les transferts se sont faits en... le nouveau zonage s'est appliqué.

Je n'ai pas à ma mémoire, là, à ma connaissance, là, des transactions, là, où il y a eu un changement de zonage, où est-ce que des terrains qui étaient en zone blanche, au Québec, sont devenus en zone verte, là.

M. Coiteux : Ça a été fait par décret. Mais vous aviez été consultés? Est-ce que vous aviez pu faire le type d'analyse que vous dites, là, que c'est absolument indispensable que vous puissiez faire certaines analyses, qu'il y ait des compensations, le cas échéant, s'il y a un changement dans la valeur des terrains en raison de leur usage futur possible ou non? Comment ça s'est passé dans ces cas-là?

M. Tellier (Régis) : Oui, au niveau du décret, il y a eu consultation entre autres, pour Coteau-du-Lac. En fait, on est toujours dans le délai pour trouver les terrains associés au changement de zonage.

Concernant le projet de loi n° 137, dans ce cas-là, on n'a pas été consultés pour le moment, là. Je ne sais pas si...

M. Gosselin (Roger) : Et, pour compléter, pour ce qui est du parc Alta à Coteau-du-Lac, les 176 hectares, dans le fond, qui sont ciblés sont en dehors de l'emprise de nos barrages, dans le fond. Donc, ils ne sont pas soumis... En tout cas, les terrains qu'on va vouloir... qu'on a ciblés, au fond, sont dans le 15 %, là, au fond, qui ne sont pas dans l'emprise de nos barrages. Donc, dans ce temps-là, les obligations reliées à ces terrains-là sont beaucoup moins grandes.

Par contre, si on veut, dans le fond, compenser des terrains, dans le fond, qu'on a en zone blanche, en zone verte sur nos installations, qui ont des obligations en vertu de la Loi sur la sécurité des barrages, bien, il va falloir, dans le fond, garder ce droit acquis là qu'on a, Hydro-Québec, de faire la maintenance, de faire des investigations, etc., ce qu'on fait à l'heure actuelle, là. Mais il y a un 15 %, effectivement, qu'il y a moins d'obligations, on pourrait dire.

M. Coiteux : Dans la région qui est visée par le projet de loi, quelle est l'importance, en termes, là, je ne sais pas... D'abord, combien d'hectares vous avez qui pourraient se retrouver dans une situation potentielle d'échange? Combien de ces hectares-là seraient situés dans l'emprise de vos barrages, par exemple, puis qui poseraient le type de problème que vous soulevez?

M. Gosselin (Roger) : Mais même ceux qui sont dans l'emprise de nos digues et barrages, certains terrains, selon la situation géographique qu'ils ont, pourraient servir à compenser. Il s'agit juste qu'on fasse des études techniques.

Donc, nous autres, ce qu'on dit, c'est qu'on ne veut pas seulement être consultés, à cause de ça, on veut, dans le fond, avoir la possibilité... parce qu'on a des comptes à rendre en vertu de la Loi sur la sécurité des barrages, pour compenser, dans le fond, en zone verte.

M. Coiteux : Est-ce que vous avez des terrains, des superficies importantes qui sont en dehors de celles qui sont directement reliées par vos obligations, là?

M. Gosselin (Roger) : Bien, comme on a dit dans le mémoire, tu sais, on a 15 % du 2 800 hectares.

M. Tellier (Régis) : Oui. 90 % du 2 800 hectares est en zone blanche. Puis, à l'intérieur de ce 2 800 là, il y en a 85 % qui concernent les emprises pour les ouvrages en lien avec la centrale.

M. Coiteux : Donc, si je résume bien, dans le fond, c'est de dire : Écoutez, on n'est pas opposés aux objectifs poursuivis par le projet de loi, on ne s'oppose pas aux dispositions et notamment à un mécanisme de compensation, on pourrait d'ailleurs être sollicités dans le cadre de ce mécanisme de compensation, mais on veut être dûment consultés et on veut être capables de s'assurer qu'on va continuer de remplir nos obligations et qu'on en tienne compte dans les décisions finales. C'est de ça, finalement, que vous nous parlez.

M. Tellier (Régis) : En fait, l'objectif, c'est de faire référence à l'article qui fait... comme quoi qu'on est juste informés. On souhaite avoir la... hein, être concertés, être décisionnels, avoir le même droit que les autres propriétaires.

En fait, entre autres, qu'est-ce qui motive ça, c'est de s'assurer que nos obligations, soit l'entretien des barrages, soient prises en considération.

Puis, au niveau de la perte d'usage ou la perte de valeur, bien, hier, j'entendais les représentants de la ville de Beauharnois qui faisaient référence à une transaction que nous avons eue ensemble, là, de 8 millions. Bien, c'est sûr, si ce terrain avait été zoné vert, ça n'aurait pas été une transaction de 8 millions; possiblement une transaction moindre, peut-être même pas de transaction du tout.

Ça fait que, nous, c'est dans ce contexte-là que... C'est sûr, plus qu'on est vers le sud, sud-est du canal, la valeur des terrains, aujourd'hui, en zone blanche est beaucoup plus importante, mettons, que le côté sud-est, tu sais, parce que plus qu'on se dirige vers le côté sud-est, plus que, là, on rejoint le meilleur usage, là, de ce type de propriété là qui... aujourd'hui, même, il y a un usage agricole dessus, contrairement à sud-ouest, que, là, on est plus aussi dans, peut-être, un usage industriel, où il y a des intérêts, là, économiques, là, à utiliser peut-être à d'autres fins nos propriétés.

M. Coiteux : Moi, c'étaient mes principales questions. Je ne sais pas si j'ai un collègue qui veut poser une question aussi.

Le Président (M. Auger) : Ça va?

M. Coiteux : De toute façon, évidemment, on va lire attentivement tout ça. J'ai posé des questions, là, juste pour bien saisir. Je vous remercie.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le ministre. Donc, nous allons poursuivre avec l'opposition officielle et M. le porte-parole, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Merci d'être là avec nous.

On a un peu parlé de... vous vous en doutez sûrement, on a parlé un peu de vous et de vos terres, hier surtout. Est-ce que c'est arrivé... Là, je suis un peu étonné comme quoi vous n'avez pas vraiment de mot à dire, on prend les terres et puis... En tout cas, jusqu'à présent, ça s'est fait pas mal comme ça, c'est ce que j'ai compris...

M. Gosselin (Roger) : Non, ça ne s'est pas fait comme ça encore, là. Mais, dans le cadre du projet de loi, l'article 7 prévoit, dans le fond, qu'on est seulement consultés au préalable. Donc, pour nous, on trouve qu'il y a quand même un risque par rapport à ça, étant donné les obligations qu'on a en vertu de la Loi sur la sécurité des barrages. On pense qu'on devrait avoir le consentement d'Hydro-Québec.

M. Therrien : O.K. Merci de me rappeler à l'ordre.

Le montant des terres qui est destiné, dans le projet... En tout cas, dans le projet de loi, là, qui nous implique, est-ce que vous avez évalué à peu près les besoins que ça allait apporter puis qu'on irait peut-être aller chercher chez vous? Est-ce que vous avez regardé ça un peu? C'est-à-dire, bien, à partir du schéma, les discussions qu'on a eues, si discussion il y a eu, on dit : Bien, le portefeuille de terrains qu'on devrait peut-être laisser est de tant d'hectares, et ça tomberait dans les hectares où est-ce que vous n'avez pas trop de problèmes à le céder. Est-ce que vous avez évalué ça?

M. Gosselin (Roger) : Bien, on a regardé déjà les zones qui étaient pour... zonées blanc. Bon, maintenant, pour compenser ces zones blanches, si on regarde toutes les zones blanches disponibles pour convertir en terres agricoles, ça reste que les propriétés d'Hydro-Québec, majoritairement, c'est celles-là qui sont visées, tu sais, je n'ai pas nécessairement vu autant... beaucoup d'hectares, actuellement, en zone blanche qui pourraient être convertis en zone agricole en dehors des terres qui sont pour le canal, là, oui.

M. Therrien : O.K. Mais quand même vous trouvez que... Puis moi, écoutez, je trouve que ça a du bon sens, ce que vous demandez. En tout cas, je ne suis pas... loin d'être spécialiste là-dedans, mais je pense que de participer à la discussion puis, à la limite, de négocier puis voir les conséquences que ça peut avoir, là...

Il y a eu des discussions par rapport, j'ai cru comprendre, à un moment donné... sur la qualité des terres. Vous dites que, sud-est, la productivité agricole est probablement plus grande que sud-ouest. Est-ce que j'ai compris?

M. Gosselin (Roger) : Bien, en termes de valeur, parce que la densité au niveau du territoire est plus élevée, donc, par conséquent, les forces de marché, par rapport aux valeurs, est plus élevé. Mais, par rapport aux propriétés qu'on a, à peu près 50 %, là, c'est des terres destinées pour le parc régional, qui seront aussi... nos baux qu'on a avec Canards illimités, qui sont constituées de terres humides, là, qui n'est pas nécessairement sujet à l'agriculture.

M. Therrien : Est-ce qu'il y a des recherches qui ont été faites pour évaluer la productivité des terres éventuellement données en compensation? Est-ce qu'il y a des choses qui ont été faites à ce niveau-là par des agronomes ou... Parce qu'on a entendu dire que des fois la qualité de la terre qu'on donne pour le développement du pôle logistique, bien, ça ne correspond pas nécessairement à ce qu'on va recevoir de l'autre côté. Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites ou qui seront faites pour, justement, donner les terres les plus productives pour, justement, le secteur agricole? Est-ce que ça a été fait ou ça va être fait?

M. Gosselin (Roger) : Bien, nous, ce n'est pas dans notre mandat, là, de faire ce type d'étude là. Nous, c'est sûr qu'on a mis à la disposition nos propriétés, entre autres, avec le sous-contrat de gestion, là, avec la MRC, là, pour être capable d'en faire un usage, et, dans ce cas-là, qui est un usage agricole. Ça fait que nous, on a mis à la disposition dans la mesure que ça cohabite bien avec notre mission et que nous, on s'assure, dans ces ententes-là, là, que nos besoins d'exploitation, là, sont clairement bien identifiés et bien respectés aussi, là, que, si on a besoin d'intervenir aujourd'hui avec des propriétés en zone blanche, ça nous donne une certaine flexibilité, là, pour être capables de faire des travaux sur les ouvrages, des travaux de remblai, de construction. Nous, notre crainte est que, demain, en étant en zone agricole... Est-ce que, là, ça nous amènerait une certaine complexité à intervenir, qui pourrait mettre à risque nos interventions? C'est ce point-là.

M. Therrien : Ça, ça a été vraiment bien expliqué, puis je suis très content, là, d'avoir entendu votre position là-dessus, c'est très clair.

Dans votre mémoire, on parle aussi... Dans les MRC visées, là, on parle des territoires qui vont être logés à Beauharnois. Est-ce que, par exemple, dans le Roussillon ou dans d'autres MRC... est-ce qu'il y a des terrains qui pourraient être susceptibles de servir de compensation qui vous appartiennent, d'après vous?

• (15 h 40) •

M. Tellier (Régis) : Très peu. La plupart de nos propriétés qu'on a, on a déjà des infrastructures dessus, ça peut être des postes ou certaines lignes, là. Quand on regarde... On a une carte, là, on peut peut-être la déposer pour l'intérêt de la commission. Donc, on peut voir déjà le portrait de nos propriétés, là. Et la majeure partie, là, c'est vraiment dans la MRC de Beauharnois.

M. Therrien : O.K. Par rapport à ce que...

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

M. Therrien : Oui, parfait. En attendant, le décret qui a été fait pour, justement, Coteau-du-Lac, vous avez été avisés, consultés, négociation, ou ça a été fait, là, un peu comme prévoirait le projet de loi?

M. Tellier (Régis) : ...consultation. Sur les consultations puis qu'est-ce qui est d'intérêt à l'intérieur de ce décret-là, c'est qu'on a un certain temps où est-ce qu'on peut identifier, nous, Hydro-Québec, les propriétés qui peuvent servir de compensation. Là, évidemment, nous, on va choisir dans notre portefeuille immobilier les terrains qui ne viendront pas nécessairement nuire à notre exploitation. Ça fait que cette consultation, elle a donné une ouverture où est-ce que nous, on a pu choisir, tu sais, on n'a pas eu nécessairement comme le projet de la loi n° 137, où est-ce qu'on a identifié des lots clairement sur nos propriétés en disant : C'est ceux-là qui vont venir compenser les lots touchés par le projet de...

Une voix : Mais on a quand même donné notre consentement.

M. Therrien : ...moi, j'ai manqué le dernier bout. Est-ce que ça a été fait aussi, là, la consultation, avec le REM, le 137?

M. Tellier (Régis) : Oui, dans ce cas-là, le projet de loi n° 137, là, il n'y a pas eu de discussion.

M. Therrien : Il n'y a rien eu?

M. Tellier (Régis) : On a identifié des lots qui étaient... Et les lots qui ont été identifiés, là, sont à l'intérieur des emprises de nos ouvrages. Mais c'est un projet qui est toujours, là... Éventuellement, peut-être qu'il y aurait des discussions à venir, là.

M. Therrien : O.K., O.K. Ça, c'est... Là, vous nous donnez...

M. Gosselin (Roger) : Bien, effectivement, si on peut commenter cette carte-là...

M. Therrien : Bien oui, allez-y.

M. Gosselin (Roger) : ...donc, vous avez à l'extrême droite, dans le fond, la centrale de Beauharnois, et tous les terrains en genre de rose saumon, O.K., qui sont bordés par un pointillé noir, c'est les emprises de nos digues. Donc, tout ce qui est à l'extérieur du pointillé noir et qui est en rose saumon, au fond, c'est les terres qui nous appartiennent à l'extérieur de nos emprises de barrage.

Donc, ce qu'on dit encore, on n'est pas contre utiliser certaines terres de nos emprises pour compenser en terres vertes, sauf qu'il faut faire des analyses techniques et il faut pousser le raisonnement un peu plus loin, là, tu sais.

M. Therrien : Et le petit triangle?

M. Gosselin (Roger) : Le petit triangle, c'est la compensation, là, pour la loi n° 137, là, le 46 hectares, là.

M. Therrien : O.K. C'est là que ça se retrouve.

M. Gosselin (Roger) : Donc, c'est les lots qui sont inclus dans le projet de loi n° 137.

M. Therrien : Oui, oui, pour compenser les territoires donnés au REM dans le coin de Brossard, là.

M. Gosselin (Roger) : Voilà. Ce serait... c'est pas mal... bien, c'est ces lots-là qui sont ciblés.

M. Therrien : Je comprends.

M. Gosselin (Roger) : Comme vous voyez, un coup qu'on va avoir fait 46 hectares, 164 hectares au parc Alta, donc, c'est trois fois ce petit triangle là, puis après ça on se trouve à être pas mal dans l'emprise de nos digues.

M. Therrien : Je comprends.

M. Gosselin (Roger) : Mais, comme je vous dis, on n'est pas contre, là, tu sais. On a toujours participé. On a même vendu certains terrains soit à la ville de Beauharnois, Valleyfield, etc. Donc, on est en constante communication, là, avec le milieu municipal.

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

M. Therrien : Excusez-moi. Moi, ça va être tout pour moi. Je pense que le message a été bien compris. Merci beaucoup de votre visite. Excusez.

Le Président (M. Auger) : Nous allons maintenant poursuivre avec le porte-parole de la deuxième opposition. M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. Merci, M. Tellier, M. Gosselin, de votre présentation.

Donc, j'ai fait un petit calcul, là. Quand on regarde, 137 plus le parc Alta, ça représente environ 207, en tout cas... puis vous avez à peu près 15 % de votre territoire... ça représente à peu près 7,5 % du territoire qui serait à l'extérieur de ce que vous avez... ce que la loi vous oblige à protéger. Ça veut dire que... Là, le gouvernement a déjà commencé à donner un peu, là, de ce qui est disponible.

Moi, que vous soyez... Moi, mon questionnement, c'est : Ce qui est dans votre emprise des digues, là, bon, ça, ça veut dire que c'est ce que vous devez protéger selon la loi, c'est ça?

M. Tellier (Régis) : En fait, c'est les ouvrages à l'intérieur de ces propriétés-là, là, au niveau de la sécurité des barrages, là, qu'on se doit d'assurer...

M. Laframboise : ...la sécurité.

M. Tellier (Régis) : Oui, en termes d'exploitant de l'installation, là, en assurer la conformité pour la loi sur les barrages mais également en vertu des lois fédérales, pour la navigation du canal, là.

M. Laframboise : O.K. Puis là la sécurité, là, ça comprend-u l'inondation, puis tout ça, là, ou c'est juste la sécurité des installations?

• (15 h 50) •

M. Gosselin (Roger) : La sécurité des barrages... Dans le fond, tout ce qui est à l'intérieur des pointillés noirs, c'est ce qu'on appelle des barrages à forte contenance, selon la Loi sur la sécurité des barrages. Et ce qu'il faut qu'on s'assure, dans le fond, avec cette loi-là : assurer la sécurité des personnes et des biens en cas de crue extrême ou de séisme. Donc, nous, dans le fond, on doit s'assurer qu'en tout temps ces installations-là sont stables en période de crue, crue extrême. Donc, nous, dans le fond, on se protège contre une crue dans 10 000 ans, donc un dans 10 000 ans. Cet automne, on a eu une crue un dans 100 ans, mais la loi nous oblige à une crue dans 10 000 ans. Ça fait que vous pouvez comprendre que ces ouvrages-là, dans le fond, sont très, très sollicités, là, si on arrive dans une crue extrême, donc...

M. Laframboise : Ça, ça veut dire qu'il pourrait y avoir inondation un jour, il pourrait.

M. Gosselin (Roger) : Donc, dans le fond, nous, on protège pour ne pas qu'il y ait des inondations. Donc, nous, dans le fond, quand on dit une crue dans 10 000 ans, là, c'est quand même une assurance, quand même, assez grande, là. Donc, nous autres, on travaille justement pour ne pas qu'il y ait des inondations, là, à cause de nos installations.

M. Laframboise : Sur ces terrains-là. Puis ça veut dire qu'il n'y aura pas d'inondation sur ces terrains-là.

M. Gosselin (Roger) : Il pourrait y en avoir en aval, en amont. Mais, nous autres, ce qu'on dit, c'est que, le canal, ce n'est pas le canal qui entraînerait des inondations.

M. Laframboise : O.K. Parfait, parfait. Mais, quand vous demandez compensation, vous dites : Bon, bien là, s'il y avait quoi que ce soit, il faudrait qu'on soit compensés pour des dommages, des inconvénients?

M. Gosselin (Roger) : La perte de valeur des terrains.

M. Tellier (Régis) : La perte de valeur d'usage.

M. Laframboise : Oui, mais là vous dites : Hydro-Québec, nous autres, on veut que le gouvernement du Québec nous compense pour les pertes de valeur de terrains, là. C'est ça que vous êtes en train de me dire, là?

M. Tellier (Régis) : Non. En fait, nous, qu'est-ce qu'on veut, c'est avoir le consentement d'Hydro-Québec. Donc, ça, c'est le... Principalement, le message, là-dedans, c'est ça. Et là, les terrains qu'on va viser, dépendamment lesquels... Si, mettons, aujourd'hui, le gouvernement déciderait de prendre tel lot et tel lot sans qu'Hydro-Québec puisse donner son... être concerté, là, disons, à ce niveau-là, il y a certains terrains qui peuvent représenter une certaine valeur, là, qui peut être en lien autant pour le développement énergétique, là. Nous, on pourrait être capables de faire des installations, des ouvrages, là, futurs, là, pour des besoins. Tu sais, on anticipe qu'il va y avoir une croissance économique dans la région. Croissance économique veut dire qu'il va peut-être y avoir des nouveaux clients à raccorder, et ce nouveau raccordement là va avoir besoin des infrastructures pour être capable de le supporter. Et nous, on sait que, quand on arrive dans des milieux à forte densité où est-ce qu'on a besoin de rajouter des infrastructures, des fois nos infrastructures peuvent générer certains impacts, là, qu'il faut être capable de regarder pour minimiser. En étant déjà propriétaires d'un portefeuille important, on peut être

capables de jouer sur cet ordre-là et de profiter... Maintenant, si on enlèverait un peu cette flexibilité-là, on serait obligés peut-être d'aller acquérir de nouveaux terrains, avec des dépenses supplémentaires.

M. Laframboise : ...régulièrement des planifications de développement, ou quoi que ce soit, ou vous n'êtes pas encore rendus là dans vos...

M. Tellier (Régis) : Bien, on le fait, mais là, tu sais, en lien avec ce projet de loi là, bien, ça va dépendre aussi de comment la tournure va prendre au point de vue développement économique de la région, là. Tu sais, nous, on en fait dans l'état actuel, oui, il y a des planifications qui sont faites, mais... Tu sais, nous, en fait, en termes de propriété, on sait, comme la transaction qu'il y a eu avec la ville de Beauharnois, que ce type de transaction là, ce type de propriété là a de la valeur. Si nous, on a fait des études dans ce terrain-là puis on a confirmé qu'il n'y avait pas d'enjeu par rapport à nos installations, bien là on est capables d'aller en remettre dans le milieu. Puis ça a une valeur. Puis cette valeur-là, bien, nous, ça nous assure aussi la rentabilité par rapport à l'actif, là, dans la saine gestion qu'on en fait, là. Tu sais, notre but, quand on fait ce type de transaction là, ce n'est pas nécessairement d'enrichir l'acheteur et non plus d'appauvrir Hydro-Québec par rapport aux obligations qu'on a envers notre clientèle, notre actionnaire, tu sais, c'est l'équilibre, là.

M. Laframboise : J'ai plus de misère, là, que le gouvernement paie Hydro-Québec, là. Ça, j'ai un petit peu plus de misère, là. Mais par contre la protection de votre développement futur, ça, ça m'intéresse, par exemple, parce que, là, évidemment, vous devez vous assurer d'avoir les terrains nécessaires pour faire votre développement énergétique, là.

M. Gosselin (Roger) : Vous trouverez ça peut-être drôle, mais on a des transactions avec le ministère des Transports à valeur marchande. Le ministère des Transports, ça fait partie du gouvernement.

Donc, on en a présentement. On en a avec les municipalités. Donc, à l'heure actuelle...

M. Laframboise : Les municipalités, je peux comprendre, mais... O.K.

M. Tellier (Régis) : Bien, en fait c'est des règles... on utilise les règles de marché qui sont la juste valeur marchande. C'est qu'est-ce qui permet d'avoir le plus de... d'être équitable par rapport au type de transaction, tu sais, c'est une notion d'équité qui est en arrière de cette approche-là qu'on fait, de cette nature-là.

M. Laframboise : C'est bon. O.K. Merci.

Le Président (M. Auger) : Ça va, M. le député de Blainville? Donc, MM. Gosselin et Tellier, merci beaucoup pour votre participation aux travaux.

Je suspends les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 54)

(Reprise à 16 heures)

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

Montréal International (MI)

M. Bolduc (Hubert) : Merci. Hubert Bolduc, président et chef de la direction de Montréal International. Et je suis accompagné de mon collègue, qui participera tout autant, Christian Bernard, qui est économiste en chef et vice-président Communications chez nous.

Le Président (M. Auger) : Merci. Bienvenue.

M. Bolduc (Hubert) : Bienvenue. Merci. Bonjour à tous et à toutes.

Alors, on vous a fait suivre un mémoire. Et, pour le bénéfice du peu... de la présentation, on passera rapidement par-dessus certaines pages puis on se concentrera sur les recommandations et encore davantage sur la période de questions.

Vous savez, Montréal International est un organisme qui existe depuis 20 ans, nous avons célébré cette année le 20e anniversaire. Montréal International est un organisme qui a le mandat de couvrir tout le territoire de la CMM, donc plus de la moitié de la population du Québec, et 82 municipalités, dont celles qui nous concernent, Contrecoeur, Les Cèdres et Vaudreuil-Dorion. Montréal International est financé par quatre paliers de gouvernement, le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral, la CMM et la ville de Montréal, mais aussi, et c'est très important, nous sommes aussi supportés par plus de 125 organisations privées qui financent nos activités jusqu'à hauteur de 15 % de notre financement total.

Montréal International a le mandat d'attirer trois choses à Montréal. En premier lieu et en majeure, les investissements directs étrangers. En second lieu, les organisations internationales. C'est peu connu, et on n'en parlera

pas, mais Montréal est la troisième ville en importance dans le... en Amérique du Nord, pardon, avec le plus d'organisations internationales. Et nous avons un mandat qui devient de plus en plus important, celui de l'attraction de talents internationaux. Et malheureusement ce n'est pas le but de la présentation aujourd'hui, mais, si vous avez des questions, ça me fera plaisir d'y répondre plus tard, sur le talent.

Nous avons connu, au cours des 20 dernières années, un succès somme toute très intéressant avec l'attraction de plus de 12 milliards d'investissements directs étrangers dans le Grand Montréal, la création ou le maintien de plus de 58 000 emplois, 10 000 travailleurs stratégiques internationaux accompagnés par nos services de mobilité et l'attraction de plus de la moitié des 60 organisations ou 65 organisations internationales présentes sur le territoire.

Notre succès est reconnu. Vous le voyez à la planche n° 6, Montréal International, de par sa stratégie d'attraction des investissements directs étrangers, a été reconnue comme la meilleure... la troisième meilleure stratégie des Amériques, après deux petites villes que sont New York et Chicago. Fait à noter, il y a deux ans nous étions la meilleure stratégie d'attraction. Donc, l'objectif est d'y revenir, à la pole position, mais troisième après ces deux petites villes, ce n'est pas rien.

Nous sommes aussi reconnus par nos pairs à travers le Canada. Il y a 13 autres agences... 12 autres agences d'attraction d'investissements étrangers, et nous sommes de loin celle qui est la mieux reconnue. Et nous avons le mandat, évidemment, pour faire notre travail, de travailler avec toutes les forces locales présentes sur la grande région métropolitaine.

Vous voyez aussi à la page 6 les investissements étrangers attirés entre 2010 et 2016, la répartition. Donc, ce n'est pas seulement l'île de Montréal qui bénéficie de nos efforts, bien au contraire, mais bien toute la CMM. Évidemment, nous ne choisissons pas où vont les investissements étrangers. Nous faisons la promotion du Grand Montréal, et ce sont les organisations qui décident. Mais vous voyez la couronne sud, qui nous concerne, avec plus de 14 % et Longueuil avec plus de 7 %.

Nous ne sommes pas les seuls à faire ce type de métier. Depuis les 30 dernières années, le nombre d'organisations qui ont un mandat similaire au nôtre a été multiplié par cinq. Et donc il y en avait 800, agences d'attraction d'investissements étrangers, il y a 30 ans; il y en a plus de 4 000 aujourd'hui. Et donc nous nous battons contre l'ensemble de la planète et des villes dans ce secteur. Et au niveau canadien aussi, évidemment, il y a une concurrence qui s'installe. Vous pouvez voir que le gouvernement fédéral créera Invest in Canada avec l'octroi de 225 millions pour mettre en place l'agence. Le gouvernement ontarien vient de lancer Toronto Global, et l'Ontario copie Investissement Québec et mettra en place Invest in Toronto... Invest in Ontario, pardon.

Dans le mandat de l'attraction d'investissements étrangers, nous avons plus d'une trentaine de professionnels qui sont actifs sur le territoire, et nous chassons à la fois de manière sectorielle mais aussi géographique. Nous avons des experts à la fois dans le domaine de l'aéronautique, des sciences de la vie, de l'intelligence artificielle mais aussi des professionnels territoriaux, que ce soit sur l'Asie, ou l'Europe, ou les Amériques.

Quatre fois par année, nous réunissons tous les partenaires économiques métropolitains. À la planche 9, vous voyez qu'il ne manque pas grand monde. Et, si nous passons directement à la planche n° 11, évidemment, nous ne faisons pas que chasser de manière aléatoire, mais nous chassons de manière très stratégique et en étroite collaboration, et c'est une demande du gouvernement, en étroite collaboration, donc, avec Investissement Québec et avec Québec International dans des sujets qui pourraient toucher à la fois la grande ville de Montréal ou la grande ville de Québec.

Il faut savoir que Montréal International est l'agence d'attraction des investissements étrangers du Montréal métropolitain et que, lors de la création de la CMM, en 2001, le législateur lui a attribué la compétence de faire la promotion de son territoire sur le plan international pour y favoriser l'essor et la diversification de son économie. MI exerce cette compétence et agit conformément, donc, au mandat qui lui est confié par la CMM depuis plus de 15 ans.

Dans le cadre du projet de loi qui nous concerne — j'attire votre attention à la planche n° 14 — ce projet de loi prévoit la création d'un guichet gouvernemental unique dont la mission est, d'une part, de faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique aux abords de l'autoroute 30 dans la région de la Montérégie et dans deux pôles logistiques sur les territoires de la municipalité des Cèdres et de la ville de Contrecoeur et, d'autre part, de faciliter des projets d'investissement dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal.

Ce que nous en pensons, pour les quatre minutes qu'il nous reste. Montréal International appuie l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30. Ces initiatives participent en soi à l'attractivité de la région auprès des investisseurs étrangers. L'importance et le potentiel du secteur de la logistique et du transport en font un des secteurs prioritaires d'attraction d'investissements de Montréal International. Et l'accord avec l'union... et l'accord économique global, évidemment, apportera un nombre d'opportunités que nous ne connaissions pas avant sa signature.

Le guichet gouvernemental unique prévu dans le projet de loi ne devra pas, ne devra pas dédoubler le travail déjà réalisé par Montréal International et Investissement Québec au niveau de l'attraction et de l'accompagnement de projets d'investissement étrangers. Les gouvernements peuvent influencer les décisions de localisation en fonction de leur aptitude à présenter rapidement — et le mot important est «rapidement» — une offre globale simple et claire, de façon à ce que l'investisseur ait un minimum de démarches à mener et de délais à supporter. Certaines juridictions concurrentes sont reconnues pour leur capacité à se coordonner et à proposer rapidement à leur clientèle prioritaire des offres d'accompagnement des plus attractives. Il s'avère déjà complexe de coordonner des actions de promotion, de prospection et d'accompagnement des principaux acteurs actuels, tels que Montréal International, Investissement Québec, des agences locales de développement et des grappes industrielles. La mise en place d'un autre guichet gouvernemental unique pourrait venir complexifier davantage ce processus de coordination et affecter le niveau d'agilité du Québec et du Grand Montréal à attirer des projets stratégiques d'investissement dans les zones ciblées.

En terminant, MI couvre déjà des zones géographiques couvertes par le projet de loi. Nous sommes déjà de façon prioritaire actifs sur le secteur... dans les domaines de la logistique et du transport. Nous sommes reconnus à travers

le monde comme une organisation performante et efficace, spécialisée depuis plus de 20 ans dans le domaine de l'attraction et de l'accompagnement des projets d'investissement. Nous sommes déjà positionnés comme un guichet unique pour les entreprises étrangères souhaitant être accompagnées pour la réalisation de leurs projets d'investissement au sein de la grande région de Montréal. Et, en conséquence, MI est ouvert à ce que le gouvernement du Québec lui confie le mandat spécial, d'une part, de faciliter l'implantation d'entreprises étrangères du secteur de la logistique aux abords de l'autoroute 30 dans deux pôles logistiques sur les territoires de la municipalité des Cèdres et de la ville de Contrecoeur et, d'autre part, de faciliter les projets d'investissement étrangers dans les zones industrialo-portuaires de la grande région métropolitaine de Montréal. Et j'arrive à 10 minutes.

Le Président (M. Auger) : Très bon. Vous arrivez exactement dans le temps qui était prescrit. Donc, merci pour votre présentation.

Nous allons maintenant débiter la période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Nous allons commencer avec la partie gouvernementale et le ministre pour 16 minutes.

M. Coiteux : Merci, M. Bolduc. Merci, M. Bernard. Peut-être une première question. Parce que vous disiez que vous aviez des spécialistes qui ciblaient certains secteurs. Est-ce que le secteur de la logistique est déjà un des secteurs qui est visé par les démarches ciblées de Montréal International?

• (16 h 10) •

M. Bolduc (Hubert) : Oui, absolument. Au même titre que l'aéronautique, les sciences de la vie, les jeux vidéo, nous déployons des efforts dans le domaine de la logistique. Et un exemple récent, qui est connu, c'est l'attraction à Beauharnois du centre de distribution d'IKEA, un investissement de 200 millions, dont nous avons fait l'attraction il y a à peu près deux à trois mois.

M. Coiteux : Qu'est-ce qui a été le plus important pour IKEA dans sa décision de s'installer à Beauharnois?

M. Bolduc (Hubert) : Vous voulez la vérité?

M. Coiteux : Oui, moi, c'est la vérité, je ne veux que la vérité.

M. Bolduc (Hubert) : Bien, écoutez, quand une entreprise étrangère manifeste un intérêt certain pour le Grand Montréal, la clé du succès, c'est d'avoir rapidement les intentions du gouvernement, que ce soit le gouvernement fédéral, le gouvernement municipal ou le gouvernement national. Et donc notre mandat, dans le cas d'IKEA, c'était vraiment de s'assurer qu'ils avaient accès au bon moment aux différents permis, autorisations pour procéder à l'investissement.

Dans le cas qui nous concerne, et je ne veux pas révéler de secret par rapport à IKEA, mais, vous savez, il y a eu, au printemps dernier, la grève des ingénieurs potentielle, et, lorsqu'IKEA devait faire son investissement, bien, il y avait une menace de grève. Et donc Montréal International est intervenu pour accélérer dans la mesure du possible l'obtention du permis pour qu'IKEA puisse procéder à l'investissement, et nous avons réussi à obtenir ce permis quelques heures avant la grève.

Donc, c'est un peu ça, l'esprit du travail que nous faisons, c'est d'accompagner les entreprises, de les guider, de se positionner comme un concierge économique et de faire en sorte que toutes les portes que nous devons ouvrir pour faciliter l'investissement soient ouvertes par les gens de mon équipe.

M. Coiteux : Le temps de réponse est critique. On nous dit souvent que nos temps, au Québec, sont extrêmement longs. Le but du projet de loi n° 85, c'est de raccourcir le temps qui va nous permettre effectivement de donner l'heure juste et éventuellement de faire une proposition.

Or, dans le cas d'IKEA, le projet de loi n° 85 n'était pas... il n'est pas encore voté, donc, tout ça. Alors, qu'est-ce qui a permis d'accélérer les temps? Qu'est-ce qui a permis, justement, de faire en sorte que ça s'est passé rapidement?

M. Bolduc (Hubert) : Vous savez, Montréal International est un guichet unique déjà pour faciliter l'attraction d'investissement étranger dans le Grand Montréal. Ce qui fait notre force, ce qui fait que les entreprises apprécient travailler avec nous, c'est que nous donnons accès, quels que soient les mandats, aux bonnes personnes.

Une entreprise qui décide de s'implanter à Montréal et qui a des enjeux de fiscalité doit être mise en contact avec les meilleurs fiscalistes à Montréal. Il se peut fort bien que ces fiscalistes soient dans des bureaux d'avocats qui supportent Montréal International depuis plusieurs années.

Il se peut que l'entreprise ait des enjeux d'acceptabilité sociale avec un projet. Notre mandat est de les mettre en lien avec les meilleures agences de relations publiques ou de communication pour faciliter le projet.

Donc, le fait que nous soyons supportés par des entreprises privées qui sont expertes dans leur domaine, et que nous connaissons, et avec lesquelles nous entretenons de bons liens fait en sorte que nous sommes en mesure d'identifier les bonnes personnes pour mettre ces entreprises en relation et s'assurer que le projet se fasse le plus rapidement possible.

Mais vous avez des gens... et la moyenne d'ancienneté, chez Montréal International, est au moins de 10 ans, vous avez des gens expérimentés. Ne devient pas démarcheur qui veut. Et nous avons le privilège d'avoir des gens qui font ce métier depuis longtemps, qui connaissent l'écosystème montréalais, qui connaissent l'écosystème politique et gouvernemental et qui font arriver les projets de manière rapide.

M. Coiteux : Puis je ne sais pas, dans ce cas précis, le nombre d'autorisations et à quel niveau ces autorisations étaient requises, là, mais dans certains cas il devait y avoir plusieurs ministères impliqués, et ils ne travaillent pas tous au même moment, dans la même séquence temporelle, avec les mêmes délais de traitement des dossiers. Il y a le secteur municipal, le secteur gouvernemental. Bon, dans ce cas-ci, ça semble avoir été... Peut-être que vous allez me dire : Non, c'était plus compliqué que ce que ça paraît, mais...

M. Bolduc (Hubert) : ...ça va bien. Le travail est facile.

M. Coiteux : Oui, mais, justement, est-ce que c'est parce que, dans ce cas-là, il y avait des enjeux qui typiquement pourraient se retrouver dans un autre projet qui nécessiterait le projet de loi n° 85, mais que, dans celui-là, le projet de loi n° 85 n'aurait pas forcément changé la donne? Parce que je veux comprendre là où on doit concentrer nos efforts.

M. Bernard (Christian) : Un autre élément aussi qui fait en sorte qu'on arrive bien souvent à accélérer les processus... Oui, on a des entreprises privées qui sont partenaires chez nous, donc on est en mesure de les référer rapidement à des ressources en matière de fiscalité ou à des ressources en matière immobilière. Mais le fait qu'on ait aussi quatre paliers de gouvernement qui sont partenaires chez nous fait en sorte qu'on est vraiment au cœur des réseaux économiques, politiques et institutionnels de la métropole, et c'est facile de... Nos réseaux de contacts nous permettent d'accélérer ces processus-là.

Pour répondre à votre question plus spécifiquement, M. le ministre, il faudra voir qu'est-ce que le projet de loi n° 85 a en tête lorsqu'il parle d'un guichet unique. Est-ce qu'il s'agit d'une nouvelle structure pour faire de la promotion, de la prospection et de l'accompagnement de projets d'investissement, auquel cas ça viendrait s'ajouter à celles qui sont déjà existantes sur le territoire métropolitain, ou est-ce qu'on parle plus d'un champion au sein d'un ministère pour justement faire en sorte de rendre les discussions et les processus plus fluides entre les différents ministères qui doivent être impliqués pour l'obtention de permis ou d'autres éléments, pour favoriser la réalisation d'un projet d'investissement?

M. Coiteux : Voilà. C'est là que ça m'amène, c'est exactement là que je voulais arriver. C'est-à-dire, plutôt que de le prendre du point de vue de ce que vous faites... Et visiblement vous le faites bien. Vous avez d'ailleurs eu une excellente année, je tiens à le souligner, parce que j'ai été présent lorsque vous avez annoncé vos résultats, et puis ça a été une très, très bonne année pour Montréal International et conséquemment pour Montréal et le Québec, bien entendu, parce que c'est des investissements importants. Donc, visiblement, vous êtes dans votre business, et vous êtes forts dans votre business, puis vous vous comparez très bien à d'autres, tout ça. Alors, le guichet unique qui est proposé, de quelle manière — et on va essayer d'aller un peu plus précisément — de quelle manière, justement, il va encore améliorer votre efficacité dans le secteur de la logistique?

M. Bernard (Christian) : En fait, lorsque j'ai lu le projet de loi, lorsqu'on a pris connaissance du projet de loi, on s'est questionnés sur la façon dont ça allait se décliner concrètement, ce guichet unique. Nous, ce qu'on peut vous dire, c'est qu'on est très satisfaits des mesures qui ont été mises en place par le gouvernement du Québec dans le cadre de la dernière stratégie en matière d'aérospatiale et la dernière stratégie en matière de sciences de la vie, où le gouvernement a annoncé ce qu'on appelle, dans notre jargon, le GITA, c'est-à-dire, le groupe d'intervention tactique en aérospatiale. Il y a le même en sciences de la vie. Essentiellement, ce que ça dit, c'est qu'Investissement Québec, Montréal International ainsi que le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, et Québec International, qui fait le même travail que nous pour la grande région métropolitaine de Québec, doivent se rencontrer périodiquement pour échanger en amont de l'information sur les cibles stratégiques qui doivent être prospectées de façon à ce qu'en se coordonnant en amont, lorsque va venir le temps en aval d'offrir des réponses et de proposer des offres à l'investisseur potentiel, on va être beaucoup plus rapide, on va être beaucoup plus agiles. Et la réalité, en tout cas ce que l'on constate à l'heure actuelle, c'est que ça fonctionne bien en aérospatiale, ça fonctionne bien en sciences de la vie. Alors, pourquoi ne pas appliquer la même recette en transport et logistique? Je pose la question.

Et qu'est-ce que le gouvernement a en tête avec ce guichet gouvernemental unique, bien, il faudra voir, là, comment ça va se décliner pour essayer de pouvoir faire une meilleure évaluation de son efficacité potentielle.

M. Bolduc (Hubert) : Puis j'ajouterai que, forts du succès qu'on a connu en aéronautique et en sciences de la vie, on est en train d'appliquer... on tente d'appliquer la même formule aux «fintech», à l'«assurtech», Québec étant plus fort en assurances, Montréal plus fort en «fintech», donc «fintech» et «assurtech», et donc nous allons mener des missions d'attraction conjointes où à la fois Québec International, Montréal International et Investissement Québec peuvent aller, par exemple, à Londres essayer de démarcher dans l'«assurtech» ou dans le «fintech» mais ensemble, conjointement; comme on dit dans notre jargon, chasser en meute. Et ça se peut que ce soit bon pour Montréal puis que ce ne soit pas bon pour Québec, mais en revanche ça se peut aussi qu'il y ait une entreprise qui ne cadre peut-être pas bien à Montréal mais pourrait très bien s'installer à Québec. Alors, on essaie de faire ce type d'effort conjoint pour attirer les investissements étrangers au Québec.

• (16 h 20) •

M. Bernard (Christian) : Ce que vous devez savoir également, juste en complément de ce que vient de dire mon collègue Hubert, c'est qu'on a une approche qui est très ciblée sur le plan sectoriel, à Montréal International. Mon collègue Hubert a passé vite sur la page 10, mais ça vous présente les quelques secteurs et les quelques territoires géographiques sur lesquels on met l'accent de façon prioritaire dans nos efforts de démarchage. Parce que, vous le savez, Montréal n'a

pas la taille de New York, ni de Los Angeles, ni même de Toronto, alors, si on veut générer des résultats d'investissement étranger, on s'est rendu compte de ça au cours des dernières années, il faut mettre l'accent sur certains secteurs dans lesquels Montréal se démarque à l'échelle internationale. L'aérospatiale en est un, l'intelligence artificielle, mais également, le transport et la logistique, on pense qu'il y a un beau potentiel, et c'est pour ça que c'est un des secteurs que l'on cible de façon prioritaire.

M. Coiteux : Ce que je comprends, c'est qu'il y a un potentiel pour attirer des investisseurs dans le secteur, mais, en même temps, plus ce sera efficace dans ce secteur-là, plus ça vous donne des arguments pour attirer des investisseurs dans d'autres secteurs mais qui ont besoin aussi de cette même logistique, hein, c'est complémentaire.

M. Bernard (Christian) : Tout à fait.

M. Coiteux : O.K. Ça va être tout pour moi, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Avec plaisir. Donc, nous allons poursuivre avec l'opposition officielle. Mme la députée ou M. le député? M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Merci d'être avec nous. Écoutez, je ne sais pas trop comment poser ma question, je m'excuse d'avance si je ne suis pas clair, mais en tout cas je vais y aller, je vais...

Une voix : L'important, c'est la réponse.

M. Therrien : Oui, c'est ça. Non, mais c'est parce que, tu sais, là, le guichet unique, les propos ont été justes, c'est de dire : Bien, tu sais, on a un petit peu de misère. Puis c'est un peu normal. Tu sais, je veux dire, l'idée de guichet unique, des fois c'est galvaudé, mais ça nous lance dans des pistes de réflexion qui peuvent nous amener quelque chose de concret puis d'intéressant. Puis ce qu'on voit dans le projet de loi, c'est un désir de vouloir implanter un guichet unique, puis je pense que, depuis deux jours, on travaille pas mal dans le sens de quelle forme ça devrait prendre. Bien, c'est ce que j'ai compris, là. Et donc vous êtes là en partie pour ça.

Moi, je veux juste bien comprendre votre position. Est-ce que vous voulez faire partie du guichet unique, de la réflexion du guichet unique? Parce que, le guichet unique, là, ce que je vois, c'est qu'il y a des intervenants qui vont participer à la réflexion puis à faire en sorte que l'information soit diffusée de la façon la plus claire possible pour qu'ensuite on puisse attirer des gens et qu'ils viennent s'établir chez nous. Vous, est-ce que vous voulez faire partie de cette table de réflexion là? Est-ce que c'est ce que vous nous dites aujourd'hui?

M. Bolduc (Hubert) : Bien, nous, on dit : Quelle forme aura ce guichet unique? Puis, une chose est certaine, il y a déjà beaucoup d'acteurs sur le territoire, on est déjà... on travaille déjà en étroite collaboration avec eux, et la clé du succès, c'est l'efficacité, la rapidité et l'agilité.

M. Therrien : Oui, absolument.

M. Bolduc (Hubert) : Donc, tout dépendant d'à quoi ressemble le guichet unique... Comme mon collègue Christian l'a dit, si c'est une personne qui est un champion au sein de tel ministère, et qu'on appelle lorsqu'on a des enjeux, puis on dit : Ça, il faut faire débloquent ça vite, ça presse, parce que le client s'en vient la semaine prochaine, bien, si c'est ça, on l'a dit, on va l'appuyer avec grand plaisir. En revanche, si c'est une autre structure qui fait en sorte qu'on doit encore plus collaborer, échanger ensemble, là on a un peu d'enjeux.

Je vais vous donner un exemple très, très récent. La semaine dernière, on s'est fait approcher par la grappe mmode, présidée par Debbie Zakaib. Elle nous dit : On organise quelque chose à... voyons, la capitale du vice... à Las Vegas en janvier prochain, ça s'appelle Magic Fashion. Elle dit : Viendrais-tu, Hubert, à la présentation de la mission ou de... Bien, je dis : Écoute, nous...

M. Therrien : Qu'est-ce que vous voulez, hein? Si vous n'êtes pas disponible...

M. Bolduc (Hubert) : Écoutez, je dis, je ne sais pas. Je dis : Mme Zakaib, nous, vous savez, on a le mandat d'attirer sur Montréal; là, ça semble être plus un événement où on va amener la grappe montréalaise dans ce show-là international à Las Vegas. À première vue, pas sûr. Mais je vais y aller. Finalement, on est sorti de là et on s'est dit : Nous, on va faire comme on a fait dans d'autres secteurs, on va faire une analyse, on va faire le «business case» de la mode à Montréal, et peut-être qu'on peut reproduire avec la mode ce qu'on reproduit avec l'aéronautique. Pourquoi on a du succès en aéronautique? Bien, parce qu'on a des donneurs d'ordres, des Bombardier, Bell, CAE, Pratt, qui fait en sorte que des entreprises qui oeuvrent dans le même écosystème ont le désir de vouloir être proches de ces donneurs d'ordres là. Et au même titre, dans le milieu de la mode, il y a beaucoup de donneurs d'ordres à Montréal. Aldo en est un, Jack Victor en est un autre, bon, il y en a plusieurs. Et on a réalisé que, finalement, il y a beaucoup de donneurs d'ordres. Donc, on peut peut-être recréer le même type d'écosystème dans le milieu de la mode qu'on a créé en aéronautique, ou en jeu vidéo, ou en sciences de la vie.

Donc, la clé du succès, c'est la capacité d'être agile. Et, si on est agile, si on est rapide, on réussit mieux.

M. Therrien : Donc, le guichet unique va vous permettre... — parce que vous avez quand même une belle efficacité, là, les données le prouvent, là — va vous permettre d'être davantage efficaces à faire votre travail. C'est ce que j'imagine qu'il y a dans la tête du ministre, là, c'est de faire en sorte que l'information se diffuse le plus rapidement.

On parlait beaucoup de... À un moment donné, M. Finn, du CN, est venu, puis je suis revenu là-dessus à une couple de reprises, je ne sais pas si vous avez entendu, il disait que la différence entre ce qui se passait ailleurs et chez nous, si on avait à améliorer quelque chose, c'était de faire en sorte que l'information entre les gens qui veulent s'établir ici et ce qu'on a à offrir soit plus rapide. J'imagine que vous êtes... Et vous êtes un acteur majeur pour les intervenants qui viennent de l'étranger. Et donc vous, vous voyez à travers le projet de loi n° 85, là, une façon, là, de court-circuiter certaines démarches, et donc l'ensemble de la démarche deviendra plus rapide à cause de ça. C'est ce que vous voyez du projet de loi n° 85?

M. Bernard (Christian) : Oui, encore là, il faudra voir comment... tu sais, je reviens à ce que j'ai dit, il faut voir qu'est-ce que le gouvernement a en tête lorsqu'il parle d'un guichet unique.

Nous, on fait déjà de la prospection à l'international dans le secteur du transport logistique. Est-ce qu'on pourrait intensifier nos efforts, advenant une commande spéciale de la part du gouvernement pour les pôles logistiques et l'autoroute 30? Certainement. Là, on a illustré le cas d'IKEA, tout à l'heure, mais, typiquement, lorsqu'on intéresse un investisseur potentiel à investir dans le Grand Montréal, il va nous poser toutes sortes de questions, et donc, au niveau de la fiscalité, bien, on va lui fournir les bonnes informations. Au niveau immobilier, lorsque l'investisseur recherche un site pour son investissement, bien, en collaboration avec la CMM, CargoM et la chambre de commerce, l'année dernière, on a lancé l'outil Internet Zoom Montréal, qui est un outil de sélection de sites immobiliers. Donc, on va fournir toutes ces réponses-là à l'investisseur.

Si en plus il existe, appelons ça, un département au sein d'un ministère du gouvernement du Québec que l'on pourra appeler à l'avenir et qui va faire en sorte d'accélérer l'obtention de permis, d'autorisations, ou d'aide financière, ou tout ce qui est en lien avec le gouvernement du Québec, clairement, ça va accélérer les processus. Donc, lorsqu'on parle de guichet unique, je pense que c'est cette forme-là qui permettrait d'accélérer les démarches des investisseurs.

M. Therrien : Moi, je vais voir, en étude détaillée, se déployer les idées de notre gouvernement et de notre ministre. Alors donc, je vais veiller au grain. Et j'imagine que le ministre aussi, là, va prendre ces informations-là pour, justement, cogiter quelque chose d'intéressant. Alors, on aura une pensée pour vous et pour les autres qui vous ont précédés pour justement faire en sorte que ce soit vraiment plus efficace et qu'on assiste à une belle réussite. Je laisse la parole à ma collègue. Merci beaucoup.

Le Président (M. Auger) : Effectivement, donc, Mme la députée d'Hochelaga-Maisonneuve. Et vous avez 2 min 30 s, à peu près.

Mme Poirier : Merci, M. le Président. Ma question va être très courte : Le projet de loi ne s'applique pas au pôle logistique de Montréal. Est-ce qu'il devrait le faire?

M. Bolduc (Hubert) : Dans le cadre du guichet, nous, on entretient d'excellentes relations avec le port de Montréal, c'est un acteur clé dans l'attraction de plusieurs dossiers à Montréal. Est-ce qu'on a besoin de davantage de collaboration entre Montréal International et le port de Montréal? Moi, je suis ouvert à toute amélioration, mais franchement un des premiers éléments que l'on met de l'avant, quand on vend Montréal à l'étranger, c'est l'accès à des routes, l'accès à un port, l'accès à du rail, ça fait partie des premiers éléments que l'on met de l'avant. Je ne sais pas si ça répond à votre question, mais...

Mme Poirier : Bien, en complémentaire, est-ce que... Oui?

M. Bernard (Christian) : Bien, pour rajouter à ce que vient de dire mon collègue Hubert, je pense que c'est une bonne idée de mettre l'accent sur les pôles qui sont cités dans le projet de loi, mais tout ça dans une perspective globale, sans pour autant négliger les autres pôles lorsque vient le temps de faire la promotion et la prospection du Grand Montréal à l'international.

Puis c'est un peu ça... c'est comme ça, peu importe le secteur, c'est un peu comme ça qu'on fonctionne, à Montréal International. Par exemple, en sciences de la vie, on sait qu'il y a une concentration dans le West Island et à Laval, mais ça ne veut pas dire pour autant qu'on va négliger de présenter l'information sur les autres zones géographiques à nos partenaires et investisseurs.

Mme Poirier : Donc, s'il n'y a pas... si le guichet n'a pas compétence, par exemple, sur Montréal, ça ne change rien.

M. Bolduc (Hubert) : Je ne suis pas sûr que je comprends.

M. Bernard (Christian) : Moi non plus.

Mme Poirier : Si le guichet qui est installé n'a pas... n'assujettit pas la région de Montréal, vraiment la ville de Montréal, particulièrement le pôle logistique dans l'est, ça ne change rien?

• (16 h 30) •

M. Bernard (Christian) : Si le guichet couvrirait uniquement les pôles de la Montérégie?

Mme Poirier : Ça ne fera pas perdre à ce pôle-là des contrats, ça ne fera pas en sorte qu'il va être moins favorisé par rapport à d'autres. Puisque CargoM est là, puisque le port est là, puisque vous êtes là, le travail va se faire quand même.

M. Bernard (Christian) : Bien, un pôle logistique sans impliquer le port puis le rail...

Mme Poirier : Je suis plutôt dans le sens contraire. Actuellement, il n'y a pas de guichet, et on ne voit pas que c'est une zone défavorisée à cause qu'il n'y a pas de guichet, parce que les autres acteurs font le travail. Est-ce qu'un guichet aurait une valeur ajoutée pour favoriser un meilleur travail de ce pôle logistique là?

Le Président (M. Auger) : Merci. On doit poursuivre avec la deuxième opposition. M. le député de Blainville, pour 6 min 30 s. Désolé.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. M. Bolduc, M. Bernard, merci. Moi, il y a juste une phrase, là, à la page 16, là, qui me turlupine un petit peu : «Il s'avère déjà complexe de coordonner les actions de promotion et de prospection entre Montréal International, Investissement Québec, les agences locales de développement et les grappes telles que CargoM...» Donc, vous dites : C'est déjà très complexe, là, hein? C'est ça?

M. Bolduc (Hubert) : Bien, il faut se coordonner. Si on veut être efficaces, il faut se coordonner. Et tous ces organismes ont leur raison d'être, mais il faut s'assurer de se parler puis de travailler ensemble si on veut avoir du succès.

M. Laframboise : Parce que CargoM, lui, est venu nous dire qu'il voulait une implication majeure, tu sais, bon, théoriquement, là. Je vais relire, là, pour... quand viendra le temps de l'étude article par article, mais il souhaitait être, genre, le guichet unique, là, tu sais, pour... Eux se voyaient, bon... alors que la façon dont le gouvernement, là... puis là je ne veux pas interpréter les positions du ministre, mais l'objectif, c'est plutôt de canaliser ceux qui sont impliqués dans les permis, puis les décisions, puis les ministères, puis dire : Bon, bien, écoutez, ces gens-là vont se regrouper pour que ce soit plus rapide. Puis c'est un peu ça que vous nous dites. Par contre, la promotion internationale, vous dites : Bien là, confiez-nous un mandat spécifique pour faire le démarchage international. C'est notre rôle, hein, c'est notre...

M. Bolduc (Hubert) : C'est déjà notre mandat, c'est notre mandat.

M. Laframboise : C'est déjà votre mandat, c'est déjà dedans. Donc, vous dites...

M. Bolduc (Hubert) : Et ce n'est pas le mandat des grappes.

M. Laframboise : Bien, c'est ça. Donc, vous dites : Bien là, clarifions la situation dès le départ. Confiez-nous le démarchage international, dites-le à tout le monde. Déjà là, on va régler... Déjà, au moins, ça va être clair pour tout le monde, là. Nous, on fait le démarchage international.

Ça ne veut pas dire que CargoM, qui fait souvent affaire avec des entreprises du milieu qui peuvent avoir des besoins d'expansion, ne peuvent pas discuter avec eux, il n'y a aucun problème, sauf que le démarchage international, c'est déjà votre mandat.

M. Bolduc (Hubert) : Bien, c'est que, numéro un, c'est notre mandat. Deux, les sommes qui sont octroyées par les quatre paliers de gouvernement sont très claires et précises sur les objectifs qu'on doit atteindre en matière d'attraction d'investissements étrangers. Et l'expertise, elle est concentrée chez Montréal International. Il y a du fichu de bon monde chez Aéro Montréal, il y a du fichu de bon monde chez In Vivo, mais, si leur mandat n'est pas de faire de la prospection, leur mandat est d'activer une grappe importante pour Montréal... Nous, on a le mandat d'aller cogner aux portes des sociétés étrangères puis de les convaincre de venir sur Montréal avec les outils qu'on nous donne.

M. Laframboise : Et, même si certaines MRC ne sont pas toutes dans la CMM, là, ça ne vous... vous n'avez aucun problème avec ça, là? Tu sais, parce qu'il y a certaines MRC qui ne sont pas dans la CMM, mais, de toute façon, si vous vendez Montréal, s'il y a un pôle qui est à tel endroit puis qui couvre une MRC, ça ferait partie de votre travail puis...

M. Bolduc (Hubert) : ...Investissement Québec et nous sommes très complémentaires parce qu'il y a des projets d'investissement qui, des fois, regardent des sites dans la CMM, d'autres fois les sites sont à l'extérieur de la CMM. On ne va pas dire : Ah! bien, si vous ne venez pas à la CMM, ne venez pas au Québec. Non. On fait la passe à Investissement Québec puis on dit : Bien, écoutez, il y a un site hors CMM, il y a un site CMM. On travaille ensemble.

Puis l'important, c'est que l'entreprise vienne. Nous, on ne décide pas où est-ce qu'elles vont. Bien difficile de convaincre une entreprise en intelligence artificielle d'aller s'établir à Boisbriand ou à Rosemère, en tout respect pour Boisbriand puis Rosemère, mais ça va se passer pas mal autour des universités. Puis, a contrario, quelque chose en agroalimentaire, bien, ça a plus de chances de se passer sur la couronne nord ou dans la couronne sud.

Mais on se fait souvent dire : Pourquoi il n'y en a pas plus dans les couronnes? Les entreprises choisissent où elles vont. Nous, on les accompagne puis on met en valeur des sites. Après ça, c'est à elles de décider qu'est-ce qui fait plus leur affaire.

M. Laframboise : Non, c'est bon. Puis...

M. Bolduc (Hubert) : On a des dossiers, en ce moment, où ils ont besoin d'une quantité phénoménale d'individus. Un centre de distribution qui pendant certaines périodes de l'année va engager 1 000 personnes, bien, ça va lui prendre du transport en commun, ça va lui prendre un métro, ça va lui prendre un bassin de population pour être capable de combler ces postes.

M. Laframboise : Non, tout à fait. Moi, ça me va. Pas d'autre question. Merci beaucoup.

Le Président (M. Auger) : Donc, MM. Bernard et Bolduc, merci beaucoup pour votre participation aux travaux. Je suspends la commission quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 35)

(Reprise à 16 h 37)

Le Président (M. Auger) : Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue aux représentants de la MRC Pierre-De Saurel. Donc, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre présentation. 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 présentation.

Municipalité régionale de comté de Pierre-De Saurel (MRC de Pierre-De Saurel)

M. Salvas (Gilles) : Bonjour, M. le Président, M. le ministre. Mesdames messieurs, bonsoir. Écoutez, moi, je suis Gilles Salvas, maire de la municipalité de Saint-Robert et préfet de la MRC de Pierre-De Saurel. À ma droite, vous avez mon préfet adjoint, maire de la ville centre, Sorel-Tracy; M. Jacques Thivierge, commissaire industriel à la ville de Sorel-Tracy; et Mme Josée Plamondon, directrice du centre local de développement de la MRC Pierre-De Saurel.

Le Président (M. Auger) : Merci.

• (16 h 40) •

M. Salvas (Gilles) : Si on est ici aujourd'hui, naturellement, c'est parce qu'on voudrait faire partie du projet, parce que, dans tout le plan du projet, on parle toujours de Vaudreuil-Les Cèdres à Contrecoeur. Le projet se situe sur l'autoroute 30. Je peux vous rappeler tout de suite que l'autoroute 30 débute ou commence à Sorel-Tracy. On a la chance d'avoir la voie ferrée, le CN, qui, lui aussi, débute ou commence à Sorel-Tracy. On est, naturellement, le long de la voie maritime du Saint-Laurent. Ça fait plusieurs années qu'on travaille sur le développement économique puis qu'on voudrait prolonger... Parce que le projet actuel va vers l'est et va vers le sud. Nous, on parle aussi de développement économique un peu vers le nord et vers l'ouest, c'est pour ça, si Sorel-Tracy ferait partie du projet de la loi n° 85, qu'on serait intégré dans le projet de développement de la 30.

Rien que pour vous rappeler, je veux vous faire un petit portrait de la MRC Pierre-De Saurel. On est à 15 minutes... On est voisins de Contrecoeur, la ville de Sorel-Tracy est voisine de Contrecoeur, à 15 minutes du pôle logistique. On est aussi la municipalité de Saint-Roch, qui est voisine de Contrecoeur, parce que, Sorel-Tracy étant notre ville centre, on est 12 municipalités, avec 51 000 de population. On retrouve, naturellement, de grandes entreprises chez nous, comme GEC Alstom, GE, Rio Tinto et plusieurs autres entreprises.

Naturellement, on tient à coeur le développement, et c'est pour ça qu'aujourd'hui on veut faire partie de ce pôle logistique. On veut faire partie de cette loi n° 85 qui est le développement économique de la 30 parce que la 30 commence à Sorel-Tracy et se termine à Salaberry-de-Valleyfield, là, mais... pour le bien de notre région. C'est pour ça qu'on vous a déposé un mémoire puis qu'on voulait être ici présents aujourd'hui.

Donc, l'approche du Québec, dans le fond... Et aussi tout récemment la ville de Sorel-Tracy — je vais lui céder la parole tantôt, à M. le maire — a eu justement le O.K. pour une zone industrialo-portuaire qui est reconnue sur le secteur Tracy, qui est aux limites pratiquement de Contrecoeur.

Ça fait que, sans plus tarder... Puis je peux vous dire que c'est... La zone industrialo-portuaire, je voulais vous le préciser avant que... se situe complètement en zone blanche, chez nous. Ça fait que... J'entendais tantôt des intervenants parler de zone agricole. Elle est complètement en zone blanche. Puis elle est reconnue commercialement aussi dans notre schéma d'aménagement, à la MRC Pierre-De Saurel.

Ça fait que c'est un petit résumé. Tantôt, peut-être, j'aurai quelques compléments. Mais, sans plus tarder, je vais laisser la parole à M. le maire, M. Péloquin, maire de Sorel-Tracy.

M. Péloquin (Serge) : Merci beaucoup, M. Salvas. M. le ministre, M. le Président. Alors, je vous remercie pour l'invitation. En tant que maire, bien, c'est ma première commission, là. Donc, il vaut mieux être invité que d'être évité.

Donc, c'est un peu ça qu'on vient échanger avec vous par rapport... Actuellement, nous, ce qu'on constate, c'est que Sorel-Tracy, là, n'est pas considérée dans l'équation, hein, du projet de loi n° 85. On vous a mis dans notre mémoire quelques cartes juste pour fins de compréhension. Vous allez voir qu'on a... dans l'ensemble du positionnement

géographique, Sorel-Tracy a quand même un potentiel extraordinaire. Quelques faits qu'on pourrait soulever, là : oui, à 15 minutes de Contrecoeur, bien entendu; aux abords de la 30. On est complètement traversés par le «main line» du Canadien National, sans oublier aussi qu'on est aux abords du fleuve Saint-Laurent. Et en plus j'ajouterais qu'on est en train de terminer l'avancement de l'acquisition des différents terrains d'Hydro-Québec, qui sont zonés industriels. Ça nous amènera à près de 7 millions de pieds carrés pour notre développement, pour notre économie, à Sorel-Tracy. Et je crois que tout ça devrait être considéré parce que, pour nous, le guichet unique, je crois que ça peut nous apporter beaucoup dans nos projets de développement, qui sont des projets de développement en complément avec les trois autres ZIP. Donc, il y a quatre ZIP en Rive-Sud, bien entendu, vous le savez, et puis on se souhaite complémentaires, et c'est là-dessus qu'on base nos différents comités de travail.

Pour aller rapidement, on a cinq recommandations qu'on veut partager avec vous, alors je vais y aller de l'avant. Si on parle de la section I du projet de loi, on peut lire que le deuxième alinéa, là, de l'article 1 stipule, devrais-je dire, que la loi «vise également à favoriser le développement des zones industrialo-portuaires dans la région métropolitaine de Montréal». Alors, ça, c'est un premier point. La recommandation qu'on pourrait vous faire : On demande que soit ajoutée une disposition précisant... c'est-à-dire on aimerait que vous précisiez que le développement de l'est du corridor de la 30, hein, en particulier celui de la ZIP de Sorel-Tracy... bien, qu'on est également visés par cette loi et qu'ils sont inclus sur la carte délimitant la zone appliquant la loi. Voyez-vous, la 30, ça ne s'arrête pas à Contrecoeur, mais plutôt on s'étire le bras un peu puis on est chez nous. Alors, c'est ce qu'on vient vous demander dans une première recommandation.

La deuxième recommandation qu'on vient faire, vous savez, quand on cherche des opportunités, bien, il faut d'abord et avant tout en être une soi-même. Alors, Sorel-Tracy, pour le développement, oui, économique, du Québec, bien entendu, lié à l'activité portuaire, c'est quelque chose, c'est une discipline, c'est un domaine qu'on exploite depuis longtemps. On peut même aller jusqu'à la rivière Richelieu, vous avez les cartes devant vous. C'est un territoire exceptionnel pour développer cette activité-là de façon très rapide parce que tout est en place, là. Donc, la recommandation 2 : Compte tenu du fait que les secteurs de l'est du corridor de la 30, en particulier nous, la ZIP de Sorel-Tracy, n'apparaissent aucunement sur les cartes jointes au projet de loi, alors, on vous demande tout simplement, là, que ces secteurs que vous voyez sur les cartes présentées également puissent bénéficier de ce guichet gouvernemental unique. Alors, ça, c'est notre recommandation n° 2.

Si on va à la 3, c'est que nous demandons que le texte du projet de loi soit modifié, hein, pour prévoir que les dirigeants du guichet gouvernemental travaillent en concertation — et ça, je crois qu'Hydro-Québec sont venus vous le demander tout à l'heure — en concertation avec le milieu, oui, soit au niveau local, bien entendu, régional, puis, dans le fond, c'est afin d'assurer une cohésion et surtout une adhésion complète de tous les intervenants impliqués, que ce soient les élus locaux, que ce soient aussi les organismes de développement, les différents ministères — déjà, ça fonctionne bien jusqu'à ce niveau-là — et aussi ajouter les sociétés d'État concernées. Comme nous, dans notre cas, avec Hydro-Québec, on a plusieurs avantages et on a plusieurs... l'expression anglaise qui me viendrait, c'est un «fast track», pour planifier notre développement, tout ce qui a rapport aux zones de distribution électrique, les aménagements, ce qu'on appelle les postes de distribution. Alors, avec leurs compétences, avec leur plan de vision de développement, les capacités de charge, alors, on est déjà en train de travailler ça puis on est déjà en train, avec eux, d'aménager ces différents espaces.

Recommandation 4 : Nous demandons que le texte de cet alinéa soit modifié pour prévoir que ce guichet unique est d'office, hein, qu'il soit d'office, hein, dans le but de faciliter les projets d'investissement de la ZIP de Sorel-Tracy, et ce, suivant la demande apparaissant, là, sur la recommandation 2, bien entendu.

En terminant, parce que le temps file, alors, puisque nous demandons que l'est de la Montérégie, dont nous, Sorel-Tracy, soit ajouté à cette carte, bien, je vous dirais qu'il importe de réitérer notre demande — mais en réalité c'est en cohérence, là, avec la recommandation d'avoir une meilleure représentation, hein? — à l'effet de déterminer un mécanisme afin que le contenu de ces éventuels décrets soit déterminé en concertation avec le milieu municipal et non émis que par le ministère, et ce, afin d'optimiser l'acceptabilité sociale, oui, bien entendu, mais aussi les différents projets, là, tout en respectant les enjeux de proximité connus du milieu municipal.

Alors, voilà. Alors, c'est une sorte d'acceptabilité des élus, oui, acceptabilité sociale, acceptabilité de l'ensemble des ministères, des intervenants. Donc, les élus ont cette capacité, vous le dites souvent, de prendre des bonnes décisions pour leur territoire. Alors, bref, c'est ce qu'on est venus vous dire en quelques mots, là. Puis on souhaite faire partie de l'est de l'autoroute 30. Alors, c'est tout. Merci de votre attention.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. Nous allons débiter les échanges. M. le ministre.

M. Coiteux : M. le maire, M. le préfet, Mme Plamondon, M. Thivierge, donc, merci d'être là.

Votre demande est très claire, hein, votre demande est très claire. Alors, ce n'est pas... Il va falloir qu'on regarde ça, effectivement. Puis je pense qu'elle est légitime, la demande. Donc, on va la regarder certainement.

Une fois qu'on a dit cela puis qu'on regarde comment est structuré le projet de loi, si je comprends bien, à part l'inclusion, là, on s'entend, à part cette inclusion-là, la seule modification que vous suggérez, ce n'est pas tant d'enlever au gouvernement la possibilité, dans des circonstances qui le requerraient, de procéder par décret pour établir les zones, pour établir les règles d'urbanisme, c'est de le faire en partenariat avec les municipalités, les MRC. C'est la seule modification que vous suggérez, c'est bien ce que j'ai compris?

M. Péloquin (Serge) : Puis, pour donner une précision, il faudrait éventuellement... Parce qu'on a parlé, depuis tantôt, d'opportunités, de potentiel de développement, d'entreprises nouvelles, mais on veut être considérés aussi, on veut

être considérés comme quoi que l'on existe dans tous les mécanismes. Parce qu'on le sait, que le guichet unique, il... Dans le moment, j'ai bien compris que le définir, ce serait à moitié le détruire, je crois, là, il faut continuer d'y penser. Donc, on souhaite, nous, quand ce mécanisme-là sera là, d'y avoir accès, parce qu'on a quand même une espèce de premier réflexe... Tantôt, je parle avec Hubert Bolduc : Oui, mais vous n'êtes pas dans la CMM. Non, non. Ça n'exclut pas... Mais on est connectés au fleuve, on est connectés à la 30 et on est connectés aussi au CN. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on dit : Il ne faut pas que ça s'arrête à ce niveau-là.

M. Coiteux : ...la question de l'inclusion, hein?

M. Péloquin (Serge) : Exactement, exactement. Une démarche...

M. Coiteux : Mais, une fois qu'on est inclus, on est inclus, alors les mêmes mécanismes s'appliquent. La seule petite différence qu'il y a ici, c'est en ce qui concerne les pouvoirs qui seraient donnés au ministre de décréter les règles d'urbanisme. Là, ça touche des secteurs qui sont visés, des terrains qui seraient préidentifiés. Et là c'est la question : Sur quels territoires ces terrains sont préidentifiés? Bien là, ce que vous nous dites, c'est que vous souhaitez que des terrains que vous avez, qui pourraient être disponibles à cette fin, devraient être... pourraient être inclus, bon, c'est ça.

M. Péloquin (Serge) : Oui.

M. Salvat (Gilles) : Exactement. Comme on précisait tantôt, ils sont en zone blanche. Il y a une zone industrialo-portuaire qui vient d'être reconnue. Il y a plus de 7 000 pieds, je crois, que la ville a sur les...

M. Péloquin (Serge) : 7 millions.

• (16 h 50) •

M. Salvat (Gilles) : ...7 millions, excusez — ça va être mieux! Et aussi je veux juste mentionner que depuis... la MRC, on est 12 maires, puis ça fait quelques années qu'on parle de... on souhaite le prolongement de la 30, on souhaite le pont rive sud-rive nord. On fait partie du développement économique, mais, justement, on ne veut pas juste faire partie du développement économique, on veut aussi que les autres en fassent partie en se rapprochant que ce soit de Trois-Rivières, de Gentilly, Bécancour, que ce soit de la rive nord, on veut... Bien, ça, on sait que ce sera dans une autre année future, si on veut. Mais, pour l'instant, notre principale action, c'est de faire partie... Puis, on se dit, le développement de l'autoroute 30, on est au pied de la 30. Ça fait qu'on veut être absolument... faire partie du projet.

M. Coiteux : Mais le projet de loi cible le secteur des transports et de la logistique, hein, il ne cible pas toute forme d'activité économique, toute forme d'investissement, il veut se donner des processus accélérés qui permettent à des investisseurs de se commettre plus rapidement sur un investissement dans ce secteur-là du Québec, hein, c'est vraiment ça. Donc, vous avez des visées, là, en matière de transport logistique dans votre MRC, dans votre...

M. Péloquin (Serge) : C'est... Je comprends très bien ce que vous dites parce que Salaberry, et puis Valleyfield, et puis Contrecoeur, ils ont des projets, là, qui sont connus, hein, avec des créneaux particuliers. Nous, on veut développer notre part.

Dans le moment, on n'a pas toutes les étapes, là, complexes du dézoning parce qu'on est en zone industrielle. Donc, nous, dans le processus actuel de notre développement, ce sera beaucoup plus rapide.

Mais, maintenant, étant donné que je vous mentionnais tout à l'heure qu'on discute, on travaille ensemble, on ne viendra pas se cannibaliser, au contraire, on deviendra complémentaires, parce qu'on a aussi des besoins d'exportation, chez nous, pour tout ce qui se fabrique chez General Electric, les grandes turbines, tout ce qui se fabrique aussi chez Fabspec, Aciers Richelieu...

M. Salvat (Gilles) : Dans le monde agricole.

M. Péloquin (Serge) : ...et sans oublier... Et ça, c'est qu'est-ce qui est là depuis longtemps, mais aussi on est connectés sur Saint-Hyacinthe. Et tout l'import-export de la production agricole, ça, on a ça dans notre ADN, chez nous, et c'est là-dessus qu'on veut voir la possibilité de maximiser cette activité-là économique chez nous.

Donc, effectivement, on ne viendra pas qu'à souhaiter un pôle logistique, non, au contraire, parce que ça prend plus d'espace pour le faire. Mais par contre moi, je suis certain — et je parle souvent avec Suzanne Dansereau — que le pôle logistique de Contrecoeur va nous amener plusieurs petites et moyennes entreprises qui vont aller prendre leur matériel là, ils vont l'amener chez nous, puis on va lui faire un deuxième, troisième packaging ou peu importe. Il y aura un potentiel à ce niveau-là.

Puis surtout au niveau de l'alimentaire on est en train de travailler ça avec notre PDZA, plan de développement de notre zone agricole. On a des gens qui sont embauchés dans l'avancement. On a M. Thivierge qui travaille à l'avancement du développement du complexe portuaire de Sorel-Tracy. Il ne faut pas oublier que c'est un complexe portuaire qui est municipal, donc, un peu comme l'est notre parc éolien, 100 % communautaire. Voyez-vous? Donc, on innove en trouvant des moyens d'avoir des sommes d'argent, hein, avec des nouvelles façons d'amener de l'argent pour faire nos projets, que ce soit en mobilité, en économie sociale ou peu importe.

Alors, ce projet-là, pour nous, il est important, puis on souhaiterait être intégrés jusqu'à la 30. Comme je vous dis, il reste à peine 15 minutes de route à faire. Soyons-le. Puis on va travailler fort pour que le pôle logistique de Contrecoeur

travaille bien, et celui de Valleyfield aussi, puis on va dynamiser le développement économique de toute la rive sud du Saint-Laurent.

M. Coiteux : O.K. Pour moi, ça va aller, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Nous allons maintenant poursuivre avec l'opposition officielle pour 9 min 30 s. Mais, avant de pouvoir aller de l'avant, ça me prend un consentement. Donc, est-ce qu'il y a un consentement pour l'intervention du député de Richelieu? Il y a un consentement. Donc, M. le député, à vous la parole.

M. Rochon : Merci, M. le Président. Merci à mes collègues pour ce consentement. Salutations à eux tous et toutes. Salutations au ministre.

Bienvenue au maire de Sorel-Tracy, Serge Péloquin, au préfet de la MRC Pierre-De Saurel, Gilles Salvat, et à nos agents de développement économique, M. Jacques Thivierge, Mme Josée Plamondon.

Ils ont uni leurs voix — vous voyez, la mienne est en train de manquer, là — ils ont uni leurs voix pour insister sur le potentiel de développement incroyable de cette région située au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu. Ça explique en partie son potentiel extraordinaire de développement, un développement qu'ils comptent, comme moi, voir l'État appuyer. Et ils ont attiré notre attention, le ministre les a bien compris, il en faisait la démonstration il y a un instant, ils ont attiré notre attention sur le pouvoir que le projet de loi confère au ministre d'étendre la desserte du guichet unique prévu au projet de loi aux zones industrialo-portuaires non identifiées à ce projet de loi comme devant en bénéficier, comme devant être desservies par le guichet unique. J'en comprends que ce pouvoir discrétionnaire ne vous convient pas et que vous souhaiteriez voir la loi amendée pour qu'elle prévoie, pour que soit prévu, là, d'emblée dans le texte législatif que les zones industrialo-portuaires de l'est du corridor de la 30 soient couvertes. C'est bien cela? Et, dans cette question — c'est bien cela? — il y a l'espoir de vous entendre encore, là, convaincre le ministre de l'importance de cette desserte de l'est de la 30 par ce guichet unique annoncé par le projet de loi.

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

M. Thivierge (Jacques) : Oui, merci. Jacques Thivierge. Je suis incidemment aussi président de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy.

Pour préciser les choses, je vous dirais qu'on a probablement, chez nous présentement, un des plus beaux projets au niveau des zones industrialo-portuaires, qui consiste en l'acquisition des terrains d'Hydro-Québec de l'ancienne centrale thermique, donc, du fleuve jusqu'à l'autoroute 30. Et ce projet-là comprend également la conversion de ce vieil équipement là en un terminal maritime, ce qui nous permettrait évidemment d'avoir une plus grande force d'attraction pour les investisseurs.

Alors, dans le projet de loi n° 85, ce qu'il faut comprendre, c'était... on offre à des investisseurs et des entrepreneurs un ensemble d'opportunités qui iraient de Sorel-Tracy jusqu'à Salaberry-de-Valleyfield et dont le pôle central serait le port de Montréal. Et nous, incidemment, notre projet se situe à l'intérieur des eaux du port de Montréal, mais on n'apparaît nulle part sur les cartes. Et vous avez, je pense, reconnu ce fait, M. le ministre, puis on l'apprécie énormément. Alors, nous ce qu'on dit, c'est : On doit s'asseoir à cette table-là, on doit participer à cet effort de développement là. Et on a, je pense, des opportunités à offrir. Essentiellement, c'est ça, si on résume ça.

Et ce projet-là, également, va nous permettre de diversifier notre économie. Vous connaissez très bien le tissu industriel de notre région, on compte grandement sur la grande industrie, sans jeu de mots, et on veut profiter du temps, maintenant qu'elle est encore avec nous pour un certain temps, pour nous diversifier, surtout à travers l'agroalimentaire et des projets de complémentarité manufacturière. Et nous, on est déjà engagés à avoir fait connaître aux autres zones industrialo-portuaires, incluant le port de Montréal, c'est quoi, notre projet, et comment on pourrait contribuer et travailler ensemble là-dessus.

M. Rochon : Je note, parce que je souhaite attirer l'attention du ministre là-dessus et que j'en sais quelque chose, pour représenter la circonscription de Richelieu, les efforts très importants des différentes municipalités composant, dans le cas qui nous occupe, la MRC Pierre-De Saurel pour le développement économique de ce territoire. Je ne suis pas de ceux et celles qui pensent que les communautés doivent attendre, là, que la manne tombe de Québec sur ce territoire. Non, il faut que les communautés s'impliquent et, évidemment, mettent l'épaule à la roue, investissent dans leur économie, fassent cette démonstration de leur volonté, là, très affirmée de développer leur territoire. Ces municipalités le font, et c'est parce qu'elles le font que j'ai le sentiment absolu, la conviction inébranlable qu'il faille que l'État les appuie. Elles le méritent. Ce territoire mérite l'appui du gouvernement.

Un autre extrait de votre mémoire sur lequel je souhaiterais, là, vous entendre revenir, je perçois une inquiétude — bien, vous la manifestez, là — à la perspective de décisions gouvernementales prises unilatéralement, là. Le projet de loi prévoit que le gouvernement puisse décréter les zones, les règles d'urbanisme applicables dans tout périmètre qu'il détermine à l'intérieur des territoires décrits sur la carte associée au projet de loi, là, cette fameuse carte où vous regrettez que la ZIP de Sorel-Tracy n'apparaisse pas. Parlez-moi de cette inquiétude, là.

• (17 heures) •

M. Salvat (Gilles) : Bien, comme dans tout le dossier, tu sais, de plus en plus, les municipalités, les MRC sont concernées. On se dit des gouvernements de proximité, puis plusieurs régions se prennent en main. Et nous, c'est ce qu'on a fait, Serge le disait tantôt, avec le parc éolien, on s'est pris en main. Là, on a une opportunité peut-être de se prendre

en main puis d'avoir quelque chose chez nous. Et donc c'est pour ça, pour cette raison qu'on est ici puis qu'on tient à faire partie de ce projet.

Mme Plamondon (Josée) : Pour compléter, moi, je dirais : Il faut juste mettre en place un mécanisme pour ne pas que ce soit unilatéral. Les gens des MRC, les développeurs connaissent bien leur territoire, il faut les consulter avant. Je pense que ça va de soi, là. Puis c'est un peu pour ça qu'on souhaitait que ce soit précisé par un mécanisme.

M. Rochon : Bon, alors, M. le Président, ces gens tombent sur un ministre qui s'est fait fort, là, d'appuyer son discours sur une expression qui a plu aux municipalités, l'expression de «gouvernement de proximité». Alors, je suis sûr que ces inquiétudes, là, doivent le rejoindre. En tout cas, il est certainement sensible à ça.

Vous n'avez pas longtemps disserté là-dessus, le temps ne vous l'a pas permis, mais, à la fin de votre mémoire, bien que ce ne soit pas, là, très précisément branché sur le projet de loi qu'on étudie, là, vous avez quand même voulu, à la fin de votre mémoire, réaffirmer le souhait de la grande région de Sorel-Tracy de voir réactivé le dossier du prolongement de la 30 vers Bécancour à partir des données anticipées, là, liées au développement du corridor de l'autoroute 30 dans son ensemble et vous avez aussi souhaité voir facilitée la suite du travail sur le projet de pont entre Sorel-Tracy et Lanoraie. Je vous laisse nous en parler.

M. Péroquin (Serge) : Alors, d'entrée de jeu, bon, deux choses. Sur les acquisitions des terrains que l'on fait chez Hydro-Québec, on le sait, qu'il y a une ligne électrique qui traverse le fleuve, on sait que c'est l'endroit le plus étroit, hein, pour traverser le fleuve puis que nous, bien, on a laissé un corridor, un espace, là, dédié éventuellement à avoir un pont pour une traversée rive nord-rive sud. Et vous savez aussi qu'il y a des discussions qui se font avec le ministère des Transports. Ça, il faut... éventuellement qu'on n'aura pas le choix de se poser ces questions-là. Nous, on le sait très bien, ça désengorgerait tout l'est de Montréal et à la fois aussi toute la connexion, là, de la rive sud. Au lieu de traverser soit par le tunnel... ils pourraient, là, revenir chercher la 40, bon.

Mais, par contre, pour ce qui est de la continuité de la 30, on a beaucoup de problèmes, à Sorel-Tracy, avec différents accidents de toutes sortes puis on a fait des rencontres avec le ministère des Transports. Dans le moment, ils ont une proposition qu'ils nous ont faite, ils nous disent : On va pouvoir exproprier les résidences pour mettre une voie supplémentaire. Donc, ça semble un chantier quand même assez extraordinaire. Puis nous, on dit : Pourquoi ne pas commencer tout de suite, étant donné que vous avez déjà fait l'acquisition des terrains pour la connexion de la 30, faire un chantier d'une voie double pour désengorger Fiset, investir à la bonne place puis s'empêcher de congestionner sur un cinq, six voies la 132, dans un secteur hyperdangereux, avec...

C'est terminé? Alors... Parfait. Merci.

Le Président (M. Auger) : Désolé, M. Péroquin. Je dois maintenant céder la parole au député de Blainville, porte-parole de la deuxième opposition, pour 6 min 30 s. M. le député.

M. Laframboise : Merci, M. le Président. M. Salvas, M. Péroquin, M. Thivierge, Mme Plamondon, merci beaucoup d'être présents.

Moi, je vous entends bien, puis évidemment il y a Donald Martel qui me parle aussi, donc je vous entends bien dans le message que vous livrez. L'important... Là, le ministre a déjà annoncé que, ses cartes, là, il va les réviser. Bon. Et c'est important, ce que vous faites aujourd'hui, parce que c'est comme si la carte avait été faite... Le projet de loi, il a été fait pour les entreprises du secteur de la logistique, pour rien d'autre, O.K.? C'est peut-être pourquoi... Vous avez mentionné, tantôt... Est-ce qu'il vous restait, M. le maire, des espaces pour la logistique, chez vous, ou ça, la logistique...

M. Péroquin (Serge) : Il y a un potentiel.

M. Laframboise : Il y a un potentiel?

M. Péroquin (Serge) : Oui.

M. Laframboise : Donc, bon, s'il y a un potentiel, ça, ça veut dire que vous auriez dû être là. O.K.? Si vous n'êtes pas là, bien là je pense qu'on devrait... Parce que, dans le fond, le guichet unique, l'article 2 le dit très bien, le ministre du Développement... bon, «offre un guichet gouvernemental dans le but de faciliter l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique», là, dans des zones bien définies, Les Cèdres, Contrecoeur, mais aussi dans les zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal. Puis vous, présentement, vous considérez qu'on ne vous considère pas comme étant une zone industrialo-portuaire, là, dans la région de Montréal, là, tu sais, c'est ça, là. Vous nous dites : Incluez-nous, là, parce qu'il n'y a personne qui nous inclut là, hein? C'est un peu ça. Donc, si M. le ministre veut faire des cartes, il faudrait qu'il montre les zones industrialo-portuaires de la région de Montréal. Parce que moi, je pense que vous l'êtes, dedans, mais il reste, à quelque part, que, dans les textes, vous ne sentez pas que vous êtes là. Ça fait qu'il faudrait qu'on vous mette... Parce que c'est important, là, parce que cet article-là crée un guichet unique pour développer un type d'industrie. Et là où ça va être intéressant, c'est qu'il y a eu des demandes pour que, le secteur de la logistique, ce soit agrandi un petit peu, que la définition soit élargie. Ce n'est pas impossible. Donc, ça, ça veut dire qu'il y aurait peut-être d'autre chose que la logistique qui pourrait se greffer. Donc, c'est drôlement important que vous soyez là, parce que, là, à ce moment-là, là, ça peut être plus intéressant. Donc, on va y voir, là, pour s'assurer... Puis je suis certain que mon collègue de Richelieu aussi va

être là pour y voir. Puis le ministre aussi, il a un intérêt. C'est sûr que, si on modifie la définition de ce qu'est la logistique puis qu'on agrandit un petit peu, ce qui est demandé par beaucoup d'autres élus municipaux, bien là, ça vous donne des nouvelles opportunités, je crois.

Le deuxième volet, l'article 3, par contre, qui, lui, délimite des secteurs, décrète des règles... il suspendrait dans des périmètres bien décrits la réglementation d'urbanisme, ça, ça a été fait pour des secteurs agricoles qui seraient ajoutés. Puis, vous savez, quand votre plan d'urbanisme est fait, quand il y a un secteur agricole, il n'est pas zoné, donc, c'est sûr que ça prend un processus rapide de modification des règlements.

Vous, il n'y en a pas, de demande agricole, dans votre secteur, tu sais, il n'y en a pas. Donc là, il faut y penser, si vous voulez être soumis à l'article 3 ou pas, si vous voulez des périmètres qui sont soumis, tu sais, à la suspension des règlements municipaux. Ça, tu sais, c'est toujours un cas d'espèce, là. Faire partie du projet de loi, là, moi, je vous dirais : Oui, il faut que vous soyez dedans pour la zone industrialo-portuaire, pour être bien dans le guichet unique, mais là, dans la zone spéciale d'intervention où on suspend les règlements municipaux, en tout cas, si vous êtes dedans, vous voulez être interpellés... Puis je ne suis pas sûr nécessairement que vous avez besoin d'être dedans. C'est juste ça, là, tu sais, c'est complexe un petit peu, la façon dont le projet de loi est fait, là.

Mais nous, on va s'assurer, en commission parlementaire, en tout cas, que votre intérêt soit bien défendu. Parce que présentement, dans le zonage, tout est faible, là. La population, où c'est zoné industriel, hein, vous n'avez pas besoin d'intervention spéciale par rapport à ça, là, habituellement.

Mme Plamondon (Josée) : ...c'est pour ça qu'on mentionne le mécanisme spécial, parce qu'il n'est pas dit... Il y a quelques terrains, il y a des sablières en fin de vie qui pourraient, à un moment donné, éventuellement devenir un potentiel, qui sont aux abords de l'autoroute. Donc, c'est pour ça qu'on ne veut pas ne pas être soumis, mais avec un mécanisme de consultation, là...

M. Laframboise : Donc, vous voudriez... Donc, il y aurait peut-être une partie du territoire que vous aimeriez qui soit soumise à l'article 3, là, dans les fameux périmètres décrits par le gouvernement, là. Donc, ce serait important, s'il y en a, qu'il y ait des discussions entre le ministère et vous pour s'assurer que... peut-être que ce n'est pas nécessaire que ce soit tout le territoire, mais qu'il y ait peut-être certains secteurs que vous voudriez être soumis, tu sais, à cette façon de faire, là, plus rapide, là, hein? C'est un peu ça, là.

M. Salvas (Gilles) : Exact. C'est dans la municipalité de Saint-Roch que je précisais, au début, qui est voisine de Contrecoeur également, où est-ce qu'il y a plusieurs sablières. Et naturellement ils ont vécu tous les problèmes des sablières, mais aujourd'hui ils sont rendus en fin de vie, puis les réaffectations de ça, ce n'est pas évident. Peut-être qu'il y aurait des zones... certaines belles zones commerciales, mais ce n'est pas acquis qu'elles sont industrielles, là.

M. Laframboise : Oui, oui, oui. O.K., bon, c'est bon. Merci beaucoup.

Le Président (M. Auger) : Donc, Mme Plamondon, MM. Salvas, Péloquin et Thivierge, merci beaucoup de votre participation aux travaux de la commission.
Je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 9)

(Reprise à 17 h 13)

Le Président (M. Auger) : Nous reprenons nos travaux, en souhaitant la bienvenue aux représentants de la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges. Donc, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre exposé et, par la suite, une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Dans un premier temps, bien vouloir vous présenter, et par la suite vous pourrez commencer votre présentation.

Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS)

M. Miljours (Mathieu) : Certainement. Merci beaucoup. Alors, Mathieu Miljours, je suis le président de la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges. Je suis accompagné de M. Jean-François Blanchard, qui est vice-président à la CCIVS. Alors, merci, M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs, membres de la commission. Merci beaucoup de nous recevoir aujourd'hui. Merci de prendre du temps pour écouter ce qu'on a à dire.

Bon, on vous a transmis le mémoire, que, j'imagine, vous avez pris connaissance. Et, à la lecture de ce mémoire-là, vous constaterez que la CCIVS est tout à fait en accord avec le projet de loi. Alors, on accueille très favorablement l'arrivée de ce projet de loi là. D'ailleurs, on est contents que le débat recommence ou se poursuive davantage sur la question parce que nous sommes d'avis... nous étions d'avis qu'il s'agit là d'un sujet qui doit être traité, qui devait être traité, disons, de façon plutôt urgente, parce qu'à chaque jour qui passe ce sont des opportunités qu'on laisse aller, malheureusement, au profit de nos voisins.

Certains commentaires ont été abordés dans notre mémoire relativement au projet de loi, puis on va en faire un survol rapide. En fait, le premier commentaire visait les terrains qui sont identifiés au projet de loi. Et on va se limiter

au secteur qu'on connaît, évidemment, là, Vaudreuil-Soulanges, sans commenter le reste des secteurs. Ceci étant, j'ouvre quand même la parenthèse pour dire qu'on a accueilli de façon très favorable également l'idée d'un pôle logistique multisite. Alors, je pense que ça allait de soi, la logique est là. La demande, également, des entreprises qui veulent s'installer va vers un pôle logistique multisite. Alors, évidemment, c'était une évidence.

Maintenant, les terrains identifiés dans la région de Vaudreuil-Soulanges qu'on a identifiés comme étant les terrains du CP, bon, je pense, ça a été soulevé auparavant, il y a certaines problématiques qui empêcheront, à notre avis, ces terrains-là d'être développés dans un avenir assez rapproché, hein? On a parlé d'un certain litige avec le CP, mais, au-delà de ça, je pense qu'ils annoncent assez ouvertement que, pour l'instant, ils n'ont pas de projet de développement pour ce terrain-là, ce qui fait en sorte que ça va retarder le projet d'autant, hein, on ne sait pas combien de temps, deux ans, cinq ans, peu importe, ça le retardera, alors ce qui fait en sorte qu'il faut analyser d'autres opportunités, d'autres terrains qui pourraient être disponibles également.

Et on voit qu'il y a déjà de ces terrains-là qui ont été identifiés par le projet de loi, dans les cartes, en fait, qui ont été soumises au soutien du projet de loi, et qu'on a identifiés dans le mémoire comme étant le parc industriel Alta. Certains intervenants en ont parlé, directement ou indirectement, durant les deux jours de la commission, entre autres les gens de l'UPA, qui sont venus parler des décrets qui avaient été adoptés récemment par le gouvernement. Ça visait exactement ces terrains-là. Et c'est une des raisons pour lesquelles on suggère, en plus des terrains du CP, d'ajouter également les terrains du parc industriel Alta, parce qu'il s'agit là de terrains qui sont disponibles immédiatement. On a un promoteur qui veut les développer, qui est ouvert, qui ne fait que ça. On a des terrains qui sont maintenant dézonés, qui sont prêts tout simplement à être utilisés. Ils sont déjà desservis en termes d'infrastructures, sous réserve de certaines infrastructures, là, peut-être autoroutières à aménager, question d'agréments davantage le site. Bref, c'est un site qui est prêt à exploiter et donc prêt à répondre à la demande dès maintenant. Et on sait qu'il y en a déjà, de la demande là-dessus.

Au-delà du terrain identifié, il y a une problématique au niveau de la main-d'oeuvre qui a été abordée également dans notre mémoire. C'est de connaissance, je pense, d'office, là, qu'il y aura certains problèmes avec la main-d'oeuvre. Et ça ne se limite pas uniquement au territoire de Vaudreuil-Soulanges, Emploi-Québec a des statistiques là-dessus pour l'ensemble de la province. Ceci étant, on a fourni en annexe de notre mémoire une étude qui a été faite spécifiquement pour la région de Vaudreuil-Soulanges, quand même assez récente, là, on parle de 2015, qu'on identifie comme étant la GPMO, et qui, elle, vient identifier certains problèmes au niveau de la main-d'oeuvre. Et il est de notre avis que le projet de loi n° 85 est une belle opportunité pour aborder également ce projet-là, hein? Plutôt que de voir uniquement une question de terrain, une question de territoire, pourquoi ne pas voir également les autres problématiques qui pourraient être soulevées? Parce que, si on a du terrain disponible, on a des entreprises qui s'y installent, il faudra leur fournir des employés.

La GPMO identifie deux problèmes qu'on a repris dans notre mémoire, à savoir celui d'une mobilité pour l'ensemble du territoire, alors, qu'on a référé comme étant le transport en commun. Alors, il sera important de prévoir des budgets pour les deux organismes qui s'occupent du transport en commun pour la région, pour s'assurer de pouvoir desservir les sites du pôle logistique au niveau de la main-d'oeuvre. Et on a également abordé la question de la formation, aussi. La GPMO soulevait qu'il y avait une certaine disparité entre l'offre de formation sur le territoire et les emplois qui étaient offerts par les entreprises, entre autres celles qui allaient s'établir en transport et logistique. Alors, il faudra remédier à ça. Et on a identifié dans le mémoire... et je ne rentrerai pas ici dans le détail, là, mais on est allé vraiment par secteur de formation, lesquels sont sous-représentés dans la région, lesquels devraient être adaptés. À noter que les centres de formation sont déjà à proximité de la région, hein? On ne parle pas, ici, là, de reconstruire ou de construire des établissements de formation, ils sont là. Il ne suffit que d'adapter les programmes vraiment à la demande et s'assurer que les élèves, ceux qui iront en formation, soient à proximité des employeurs. En fait, c'est un peu ça, l'objectif, là, c'est de ne pas les envoyer se former à Québec alors qu'on veut les voir travailler dans Vaudreuil-Soulanges.

On a abordé également, au niveau de la nouvelle LQE... Parce qu'encore une fois on pense que c'est... La Loi sur la qualité de l'environnement, alors, on pense que c'est une belle opportunité de se questionner dès maintenant sur les projets qui s'établiront dans les différents pôles logistiques. Et, bon, à notre avis, là, lorsqu'on lit le projet de loi, la notion de guichet unique, on pense qu'on va effectivement vers ça, la question d'harmoniser tout cela, et s'assurer que la réponse soit plus rapide et plus efficace.

On a la chance, par contre, à notre avis, dès maintenant d'identifier les projets types dans le secteur du transport et de la logistique qui vont s'établir sur ces sites-là. On a déjà la chance de faire en sorte que ces projets-là soient déjà qualifiés en rapport avec la LQE, qu'on soit déjà face à des projets à faible risque, par exemple, ou à risque modéré, mais qu'on les qualifie déjà d'avance, ce qui va faire en sorte que, lorsqu'une entreprise s'adressera au guichet unique, elle dira : Bien, O.K., nous, on veut s'implanter, voici, on est une entreprise de transport, parfait, elle sera déjà qualifiée, et le terrain sur lequel elle voudra s'implanter sera déjà qualifié. Alors, on vient déjà de passer deux étapes, à mon avis, assez rapidement.

Alors, en plus du guichet unique, là, je pense qu'il faut doter ce guichet unique là des outils nécessaires pour être capable de répondre rapidement à cette demande-là.

• (17 h 20) •

Alors, on a adressé la question des délais, et il est également notre avis, là, à la lecture du projet de loi, que c'est également une considération du gouvernement, de faire en sorte que les délais soient accélérés, s'assurer qu'on puisse répondre dès maintenant à la demande. Je vais faire une analogie de circonstance, là : On a regardé le train passer pendant longtemps; maintenant, il est temps d'embarquer dans le train, là. Et ce n'est pas demain qu'il faut le faire. On est déjà, à notre avis, huit ans en retard. Alors, il faut vraiment être en mesure de répondre dès maintenant.

Et on a entendu également les présentations des autres intervenants. Bon, alors, tout le monde a des commentaires qui sont plus que pertinents, en rapport avec le projet de loi, des commentaires qui, nous sommes d'avis, là, seront étudiés par le gouvernement. Ceci étant, je ne pense pas qu'il faut arrêter ici l'avancée, hein? C'est-à-dire qu'on est en mesure

déjà de répondre immédiatement à une certaine demande, quitte à continuer à étudier par la suite les autres commentaires pour pouvoir élargir. Alors, nos commentaires sont vraiment à l'effet qu'il faut agir maintenant et rapidement.

On a adressé, puis je terminerai là-dessus, là... on a adressé, là, rapidement également la question du pont à péage sur l'autoroute 30. C'est une des considérations, en fait, qu'on s'est fait soulever. On dit : Bien, il y a le pont à péage, ce qui fait en sorte que certains des transporteurs vont vouloir l'éviter. Évidemment, si on a créé l'autoroute 30, c'est dans le but qu'elle soit utilisée, qu'elle soit empruntée. Alors, il s'agit, là, d'une voie, là, qui est plus qu'efficace pour relier l'est à l'ouest. Maintenant, il faut faire en sorte que les transporteurs l'utilisent réellement.

Alors, les recommandations qui sont faites par la CCIVS à la commission, alors, j'en ai parlé un peu plus tôt avec le territoire identifié. Alors, encore une fois, on ne parle pas de remplacer le territoire, le terrain du CP, là, pour utiliser cette nomenclature-là, on parle d'en ajouter, en fait, à l'offre, d'en ajouter qui est disponible dès maintenant. Le terrain de CP pourra être développé par la suite, dans les années qui suivront, une fois que les problématiques qui l'entourent seront réglées.

On parle, par la suite, d'aménager certains accès pour le parc industriel Alta. Il est déjà desservi, il y a déjà un accès, il est déjà en fonction, ce parc-là. Maintenant, on pense qu'il pourrait facilement être doté de d'autres accès directs à l'autoroute, qui viendrait, encore une fois, favoriser le transport et assurer une certaine sécurité dans la région aussi.

Une recommandation, notre recommandation n° 5, relativement à la formation, alors, j'en ai parlé un peu plus tôt, il est important de s'assurer que l'offre de formation corresponde réellement à la demande des entreprises. La même chose pour le transport en commun, il serait important de s'assurer que les sites de pôle logistique comme les sites de formation, également, soient desservis par une offre adéquate en transport en commun, s'assurer la mobilité de la main-d'oeuvre. Et, finalement, une harmonisation entre le projet de loi n° 85 et la LQE.

Alors, il s'agit là de nos recommandations. Merci beaucoup, encore une fois.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour la présentation. Donc, M. le ministre, à vous la parole pour les 16 prochaines minutes.

M. Coiteux : Alors, merci beaucoup, M. Miljours, M. Blanchard également. J'ai trouvé ça intéressant, les liens que vous faites avec la nouvelle Loi sur la qualité de l'environnement et, effectivement, le projet de loi n° 85. Quand vous dites les arrimer davantage, là, vous parlez d'arrimer dans le travail concret qui suivrait l'éventuelle adoption du projet de loi n° 85 ou vous y voyez la nécessité de modifier ou d'ajouter certains articles?

M. Miljours (Mathieu) : Je ne crois pas qu'on ait à modifier ni la LQE ni le projet de loi n° 85. Ceci étant, comme je vous disais, je pense qu'on peut déjà faire du travail, c'est-à-dire du travail de terrain, analyser le type de projets qui vont être déposés dans le cadre du pôle logistique. Tu sais, à partir du moment où est-ce qu'on détermine un emplacement géographique, à partir du moment où est-ce qu'on détermine le type d'entreprise qu'on aimerait y voir pour répondre à un pôle logistique, on peut très bien venir les catégoriser ici et déjà faire accepter ces projets-là au niveau de la LQE.

Alors, l'idée, c'est juste d'accélérer le processus. Alors, avant d'attendre... tu sais, au lieu d'attendre d'avoir un nom d'entreprise qui veut s'implanter, bien, on a déjà des types d'activité qui sont autorisés, qui sont déjà qualifiés en vertu de la LQE pour des endroits géographiques bien spécifiques, ce qui fait en sorte que ça va rendre les terrains plus attrayants pour ces entreprises-là. Sachant déjà que le processus a déjà été fait, qu'ils n'ont plus qu'à déposer leur demande, mais que le type d'activité est déjà accepté et qu'ils ont déjà un emplacement géographique qui a déjà passé le processus d'acceptation, bien, ils sont prêts à s'installer. Alors, pour eux, c'est davantage attrayant, là.

M. Coiteux : O.K. Le projet de loi prévoit un mécanisme par lequel le gouvernement peut lui-même fixer les règles d'urbanisme, là, dans les terrains qui sont désignés. Il y a plusieurs municipalités qui sont venues nous dire... ce n'est pas une opposition avec ça, mais finalement c'est beaucoup plus un mécanisme par lequel elles vont être partie prenante dans cette décision. Comment vous voyez ça, vous, de votre côté?

M. Miljours (Mathieu) : Bien, c'est évident que les municipalités, les MRC ont leur mot à dire dans le développement du territoire. Alors, on ne va pas contredire cette position-là.

Par contre, ce que nous, on amène à la commission, c'est qu'il y a déjà des terrains qui sont disponibles et qui sont identifiés dans le projet de loi qui, eux, n'ont pas à faire l'objet de ce genre de discussion là parce qu'ils sont déjà dézonés, ils sont déjà prêts au développement industriel, là. Tant les terrains du CP que le parc industriel Alta, ils ont déjà passé ce processus-là. Alors, notre commentaire, c'est de dire : Bien, allons déjà de l'avant avec ça, parce que c'est là, c'est disponible. Et puis ça va laisser justement le temps de pouvoir créer un processus où est-ce que les MRC, où est-ce que les municipalités pourront être entendues également dans le développement du territoire.

M. Coiteux : Concernant le parc industriel Alta, pouvez-vous nous parler un petit peu de son potentiel par rapport à des activités de logistique, mettons?

M. Miljours (Mathieu) : Écoutez, évidemment, on n'est pas représentants du parc industriel Alta, là, qui est une entreprise privée en soi. L'idée, la raison pour laquelle le site du parc industriel Alta a été identifié dans notre mémoire, je me répète, je sais, là, mais c'est que c'est un terrain qui est disponible dès maintenant.

Maintenant, il y a un potentiel quand même assez énorme, on parle de... je pense, c'est 173 acres... 173 hectares, pardon, qui est disponible pour le développement, qui a été dézoné. Comme je disais plus tôt, là, les gens de l'UPA vous

l'ont rappelé, il y a deux décrets qui ont été adoptés au mois de juin et au mois de juillet. Alors, ces terrains-là sont maintenant disponibles.

Il faut comprendre qu'il y a déjà à peu près l'équivalent en terrain qui est exploité par le parc industriel Alta, c'est contigu, alors c'est déjà desservi, là, en matière d'électricité, en matière de gaz naturel, en matière d'aqueduc. Alors, ces terrains-là sont vraiment prêts à être exploités, là. Ça fait qu'à notre avis il y a clairement là un potentiel.

Spécifiquement en matière de logistique, bien, il y a déjà des entreprises dans le parc industriel Alta, là, contiguës, qui oeuvrent en matière de logistique, là, pour ne nommer que Genco ou Canadian Tire, qui ont leur centre de distribution-là et qui cherchent à l'agrandir, d'ailleurs, là. Ça fait que le potentiel est clairement là. Et, encore une fois, question de rapidité et d'accessibilité, ils sont là maintenant.

M. Blanchard (Jean-François) : Ces terrains-là... Je peux me présenter : Je suis Jean-François Blanchard, vice-président de la chambre de commerce. Ces terrains-là sont d'excellents terrains pour être en compétition avec nos voisins de Cornwall, pour ne pas les nommer. Sûrement que vous avez entendu, on a entendu le nom de ça. Nous, on est affectés par cette situation-là parce qu'autant au niveau de la main-d'oeuvre qu'au niveau de l'attrait industriel ou de l'attrait d'une installation quelconque on est toujours en compétition à ce niveau-là. Et on en a, nous, les désagréments seulement, là, actuellement, et on n'en pas les avantages.

C'est pour ça que, l'accessibilité, vous parliez, M. le ministre, d'Alta, entre autres, qui est prête à faire ça, bien, ça a un potentiel pour amener directement rapidement... Et évidemment l'économie fonctionne avec les emplacements lorsque les emplacements sont dans notre territoire et non une proximité comme c'est là. Ça fait que la mobilité de la main-d'oeuvre, elle s'en va vers Cornwall et elle va à l'extérieur, on a 70 % de la main-d'oeuvre qui va à l'extérieur de notre territoire, on le mentionne dans la gestion prévisionnelle de la main-d'oeuvre. Et on croit que, lorsqu'il y aura une installation rapide, on va arrêter cette perte-là qu'on a, on va récupérer nos emplois et en amener d'autres, d'autres employés qui vont venir, par le fait même, à être attirés vers chez nous. C'est un petit peu ça, là qu'actuellement on a, cette problématique-là.

Donc, c'est juste, simplement, pour vous dire que l'intérêt est là. Évidemment, l'accès, comme vous le savez tous, est peut-être à améliorer, l'accès à ce site-là, mais il reste quand même que c'est un site qui pourrait être considéré rapidement.

M. Miljours (Mathieu) : Je vais faire un petit bout de chemin, si vous me permettez, M. le ministre, sur ce que M. Blanchard vient de dire. Et je reviens sur la notion du multisite, là, qu'on abordait plus tôt. La compétition, là, elle n'est pas à l'intérieur du Québec, là, la compétition, elle est à l'extérieur du Québec. Notre compétition, notre compétiteur direct, là, c'est Cornwall, qui, eux, sont prêts à accepter des entreprises dès maintenant, et qui ont déjà les terrains disponibles, qui ont déjà les infrastructures. Alors, lorsque je disais, un peu plus tôt, que le concept de multisite était une évidence... Lorsqu'une entreprise privée veut s'installer, on ne va pas lui dicter où elle va s'installer, on va lui donner des options pour qu'elle puisse s'installer. Alors, de venir dire : Bien, il n'y aura seulement que Vaudreuil-Soulanges, non, ça ne fonctionnera pas plus, parce que, si l'entreprise veut s'installer à Sorel, si l'entreprise veut s'installer à Beauharnois, elle va le faire. Alors, il faut s'assurer de donner ce choix-là aux entreprises privées, par contre sans oublier que notre compétiteur, c'est Cornwall, et c'est avec eux qu'on veut... c'est avec eux qu'on rivalise, là.

• (17 h 30) •

M. Blanchard (Jean-François) : Je voudrais compléter aussi. On a eu une anecdote lors d'un... Moi, je siége sur la Fédération des chambres de commerce du Québec et je suis également le président du regroupement des chambres de commerce de la Montérégie, qui n'est pas une... c'est un regroupement. Et pas plus loin qu'ici, en face, à l'hôtel, une anecdote que je peux vous raconter, c'est que, lorsque vous avez eu l'annonce à Contrecoeur à savoir qu'il y avait un gros investissement avec le Fonds de solidarité, l'achat de terrains, en tout cas, pour ceux qui connaissent les choses, là, il y a eu... là ça a créé, dans la Montérégie, une espèce... j'ai senti une espèce de confrontation. Et, la même journée qu'il y a cette annonce-là, on est tous là, le groupe de Sorel, le groupe... la chambre de commerce de la Rive-Sud, Jardins-Roussillon, tout le monde est là, j'ai senti le besoin de faire un 5 à 7 justement pour leur dire : Aïe! on n'est pas en compétition, on est à développer une région qui peut permettre des possibilités d'avoir... de tomber sur le marché mondial, de tomber sur le marché international, peu importe, les États-Unis ou peu importe, à faire du développement économique. C'est ça.

Et on doit offrir des sites qui sont prêts ou des sites qui sont dans le futur, parce que les entreprises ne sont pas nécessairement prêtes à venir investir — je ne vous ferai pas un dessin — rapidement, il y en a qui sont des projets à long terme. Mais nous, dans Vaudreuil-Soulanges, on n'en avait pas, de site. Maintenant, on en a un. Et il faut vraiment y aller, maintenant, pour développer des offres ou des opportunités pour conserver, au niveau de l'économie, une erre d'aller qu'on a actuellement.

Mais je vous dis simplement que moi, je l'ai vécu et je l'ai fait. C'est de là qu'évidemment on a formé le regroupement des chambres de commerce de la Montérégie, simplement pour se parler.

Évidemment, on a de la difficulté à aller vers Saint-Hyacinthe parce que c'est un petit peu hors contexte, mais tout ce qui est de Saint-Jean Richelieu et tout le long du fleuve... Et c'est de là qu'avec les gens de chez vous, de la Stratégie maritime, on a dit : Wo! on veut y participer et on veut faire en sorte que tout le monde en profite et tout le monde puisse se parler et se compléter face à ça, que ce soit Valleyfield avec le port, que ce soit le groupe de Sorel, que ce soit nous, à Vaudreuil-Soulanges. On ne s'était jamais parlé, et l'annonce de ça a créé une confrontation qui est devenue un mouvement de rassemblement.

Ça fait que c'est juste pour vous dire qu'on a travaillé fort, au niveau des gens d'affaires, et on est derrière vous pour des projets similaires. Il faut que ça fonctionne, peu importent les couleurs, peu importent les territoires.

Mais, pour nous, dans la Montérégie, ça a une grande importance. Et ce que je peux vous dire, je peux vous dire qu'on peut en faire des représentations ou vous pouvez vous servir de nos chambres de commerce pour, justement, faire du développement.

M. Coiteux : Bien, je dois vous dire que j'aime bien entendre ce que vous dites, là, sur le fait que tout le monde veut travailler ensemble puis qu'on n'est pas en compétition les uns avec les autres, à l'intérieur du corridor de l'autoroute 30, mais qu'au contraire on veut se mettre ensemble pour travailler, pour être compétitifs vis-à-vis de nos compétiteurs extérieurs. Donc, ça, j'aime bien ça, d'autant plus qu'on a eu beaucoup de représentations, au cours des dernières heures, à l'effet qu'il y a des gens qui n'étaient pas nécessairement inclus qui veulent être inclus, et puis ce que je vois, là, c'est qu'il n'y a pas d'objection de personne à ce que tout le monde en fasse partie. Alors, c'est intéressant. Ça va être tout pour moi.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le ministre. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous salue à mon tour. Merci d'être présents. Intéressant de vous entendre.

Le terrain du CP, là, vous aviez des espoirs que ça se développe. Mais qu'est-ce qui se passe avec l'entreprise? Qu'est-ce qui se passe avec le CP pour que ce soit au neutre comme ça?

M. Miljours (Mathieu) : C'est une belle et bonne question, à laquelle on n'a pas nécessairement de réponse directe. Vous aurez compris, là... Puis on a cité un extrait de leur site Internet, dans notre mémoire, dans lequel ils disent qu'ils sont présentement... ce projet-là est présentement à l'étude, mais ils précisent qu'ils n'ont pas de calendrier, qu'ils n'ont pas d'échéancier pour le développement de ce projet-là. Alors, qu'est-ce qui se passe? On n'en a aucune idée, là. Est-ce que c'est la conjoncture économique qui les a menés à ça? Bon, d'autres intervenants avant nous, là, ont mentionné, bon, un litige avec le gouvernement qui ferait en sorte qu'ils se serviraient de ça, si on veut, comme pouvoir de négociation. On ne sait pas, on n'en a aucune idée. Toujours est-il que l'approche qu'ils ont ou, en fait, la position qu'ils ont adoptée, c'est qu'on n'est pas prêt à développer ce site-là, c'est clairement leur position.

M. Therrien : O.K. L'arrivée de la loi n° 85 éventuellement, qui sera adoptée, là, j'imagine, pas trop tardivement, là...

Une voix : ...

M. Therrien : Je vous lance un message de consensus. Non, mais, je veux dire, écoute, tu sais, au niveau de l'étude détaillée, je pense que ça devrait aller assez bien.

Est-ce que vous pensez que ça va changer quelque chose dans la réflexion, si on l'adopte?

M. Miljours (Mathieu) : Bien, si tu me permets, Jean-François, une chose qui est certaine, à mon sens, c'est que, si d'autres terrains se développent à proximité, ils vont comprendre le message qu'ils ont tout intérêt également à développer. Alors, dans ce sens-là, oui, ça pourrait clairement être un incitatif.

Est-ce qu'uniquement l'adoption serait suffisant pour les inciter? Je crois qu'ils ont été invités et qu'ils ne sont tout simplement pas ici, qu'ils ne se sont pas présentés à la commission. Je veux dire, je ne suis pas sûr que juste le projet de loi serait suffisant.

M. Therrien : Je comprends.

M. Miljours (Mathieu) : Mais de voir que ça bouge, que d'autres entreprises développent des terrains, que des entreprises s'installent, je pense qu'ils auront peut-être là un intérêt à accélérer leur processus d'étude.

M. Therrien : O.K. Donc... Oui, allez-y, allez-y.

M. Blanchard (Jean-François) : Ce que je peux compléter un petit peu à ça, c'est, à chaque fois qu'on a fait appel au CP, que ce soit pour des petites conférences, que ce soit pour demander qu'est-ce qui se passe, demander des petites choses comme ça, dans notre région, ils ont répondu présent, et on a eu des communications, on a eu des rencontres pour différentes choses. Évidemment, je parle pour les gens d'affaires, je ne parle pas au niveau de... soit les MRC, et tout ça, là, je ne connais pas la situation à ce niveau-là. Mais ça peut être intéressant de voir, si on avait un engouement au point de vue... pour faire bouger les choses ou faire... peut-être être aidants, là. Nous, on peut servir à ça.

M. Therrien : O.K. Puis j'imagine aussi que, si on adopte le projet de loi, il y aura une demande, là, de terrains, j'imagine que ça va accentuer le rythme. Puis peut-être que ça va leur faire comprendre qu'il y a de l'avenir dans votre région, là, on le souhaite.

M. Miljours (Mathieu) : C'était le commentaire que j'apportais un peu plus tôt, effectivement. Je le crois aussi.

M. Therrien : O.K. Puis j'aime beaucoup... Comme le ministre, aussi, j'apprécie... Moi, bien, je viens du Roussillon, je viens de la région du Roussillon, puis il ne faut pas qu'on se concurrence entre nous. Puis je pense que, tout

le monde, c'est quelque chose qui va davantage nous unir, j'ai l'impression. Et puis sachez que vous avez un appui de ma part pour, justement, qu'on aille, là, de concert, de front, qu'on mène cette action de front pour que toutes les régions soient touchées positivement par ce projet de loi là. J'aime beaucoup votre approche, là, très consensuelle.

Le parc Alta, vous parlez de... Est-ce que c'est une sortie d'autoroute que vous avez de besoin pour ça? Parce que... Aidez-moi à...

M. Miljours (Mathieu) : Ils ont déjà une sortie, dans le fond, qui ne dessert pas directement le parc, qui est la sortie 17, là, de l'autoroute 20. Alors, ils ont déjà cette sortie-là. C'est la voie d'accès, là, dans le fond, pour le parc. Par contre, ils se doivent de prendre, bon, une route nationale, la 201, pour par la suite prendre une autre route, qui est le boulevard Dupont, qui mène dans le parc industriel.

Ce qui est avancé, dans notre mémoire, c'est que les terrains du parc industriel Alta donnent directement sur la sortie 14 de la même autoroute 20. Alors, il y a un potentiel là d'y créer un échangeur et une sortie directe pour le parc industriel, parce qu'ils sont également propriétaires — puis on voit, là, au niveau de la carte, la figure 3 de notre mémoire, là — ils sont propriétaires des terrains qui sont adjacents à cette sortie-là, 14, à l'autoroute. Et ce qu'eux nous disaient, c'est qu'ils seraient très favorables, là, à ce qu'on puisse y développer un accès direct à partir de l'autoroute jusqu'à leur parc industriel.

M. Therrien : O.K. Écoutez, j'ai bien apprécié l'idée de parler de transport en commun. Vous êtes très, très visionnaires dans votre façon de présenter votre développement économique. Ça, j'ai trouvé ça intéressant. Puis je trouve aussi intéressant le fait que vous voulez arrimer davantage la formation qui est faite dans vos écoles, dans les cégeps, entre autres, et qui fasse en sorte qu'on ne manque pas de main-d'oeuvre, parce qu'éventuellement, avec le vieillissement de la population, on risque de manquer de main-d'oeuvre. Je vous trouve très, très éclairés dans votre façon de proposer des choses. Et je ne sais pas quelle sera la réponse du... Ça relève plus du ministre, comme tel, j'imagine, là. Je ne sais pas ce sera quoi, la réponse du gouvernement, mais c'est intéressant de prévenir, justement, les problèmes, éventuellement, qu'on peut rencontrer dans les ressources humaines. Je vous lève mon chapeau, c'est un beau travail de votre part.

Alors, moi, ça va être tout pour moi. Merci. Merci beaucoup.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Sanguinet. M. le député de Blainville.

M. Laframboise : Oui, merci beaucoup, M. le Président. M. Miljours, M. Blanchard, merci d'être présents. Moi, je vais revenir... Parce que la MRC de Vaudreuil-Soulanges nous a déposé un genre de demande de parc industriel régional en disant : Bon, bien là, le CP, il n'y aura pas rien à faire avec eux autres, on aimerait mieux avoir un parc industriel régional qui est situé entre la voie ferrée puis l'autoroute 20, là, près de la 30. Donc, vous, vous ne semblez pas avoir choisi ça. Vous, vous allez tout de suite sur Alta en disant : C'est plus facile, c'est plus rapide.

M. Miljours (Mathieu) : N'oubliez pas que l'approche qu'on a amenée, c'est celle de la rapidité. Alors, l'idée, pour nous, ce n'était pas de dire : Ah! bien, l'option qui a été déposée par la MRC n'en est pas une bonne. Au contraire, on l'appuie également. Mais l'idée, c'est de dire : On a également d'autres terrains, qui a déjà fait l'objet d'une étude par le gouvernement, puisqu'il est identifié au projet de loi, qui, lui, est dès maintenant disponible.

Alors, que ce soit dans la région ou que ce soit sur l'ensemble du corridor de l'autoroute 30, vous avez entendu tous les autres intervenants qui sont venus également plaider en faveur de terrains sur leur territoire, on a un potentiel là de développement pour probablement les 30, 40, 50 prochaines années. Tant mieux, c'est une bonne nouvelle. Mais par contre il faut commencer également dès maintenant. C'est la raison pour laquelle on arrive avec un site qui est exploitable dès aujourd'hui.

M. Laframboise : Sauf que... Est-ce que le site du CP est exploitable dès aujourd'hui ou il aurait fallu faire des aménagements?

M. Blanchard (Jean-François) : Il y a des aménagements à faire.

• (17 h 40) •

M. Miljours (Mathieu) : Il y a également des aménagements, probablement, autoroutiers à faire aussi pour mieux, là, desservir, un peu le même principe que le parc industriel Alta. Ce n'était pas tant ça, la problématique que nous avons identifiée. C'est plus la volonté d'un propriétaire foncier privé.

M. Laframboise : O.K. Mais ils l'utilisent comment, présentement, le site du CP, là, eux, ils...

M. Miljours (Mathieu) : Ils ne l'utilisent pas.

M. Laframboise : Ça fait que c'est de la terre agricole, c'est...

M. Blanchard (Jean-François) : De la terre agricole.

M. Laframboise : C'est de la terre agricole, présentement, comme le nouveau parc industriel que propose la MRC de Vaudreuil-Soulanges, là. Donc, si l'autre avait été aménageable... Parce qu'il ne faut pas oublier que, ce projet de

loi là, il faut que ce soit aménagé dans 24 mois, là, tu sais, les décisions, qu'elles soient prises, là. Donc, théoriquement, là... C'est sûr qu'Alta, lui, c'est plus rapide que 24 mois, c'est demain matin, là, tu sais, à condition peut-être qu'on y voit un accès à la 20, là.

M. Blanchard (Jean-François) : Nous, c'était le 24 mois à l'intérieur du projet de loi qui nous disait... c'est cette base-là qu'on a dit : Bien, en tant... On est des gens d'affaires, là, on représente les gens d'affaires. Ça fait que nous, on dit : Le 24 mois, c'est vite passé, là, en affaires, là. Je veux dire, en politique aussi, là, remarquez bien, là, mais il reste... ou ça peut être long aussi, oui, parce que j'en ai dans ma famille, puis ils m'ont toujours expliqué qu'un mois, en politique, c'est long. Donc, je peux vous en faire part, de certaines choses. Il y avait juste cette chose-là, c'est que, nous, le 24 mois, en affaires, évidemment, c'est très court. O.K.? C'est pour ça qu'à un moment donné, si on veut développer une région ou développer un des sites, bien, on fait en sorte qu'on voie la rapidité.

La MRC, eux autres proposent un excellent site aussi, également, et il est de proximité avec... Ce qu'on en connaît. On n'a pas touché à ça parce qu'on n'était pas identifiés. Nous, on est allés avec qu'est-ce qu'on avait, ce que le gouvernement... ce que vous nous avez présenté, et on vient plaider en fonction de... sur ce qu'on a actuellement. L'autre site est excellent parce qu'il est de proximité à l'autre. Je veux dire, ça, c'est un choix qu'éventuellement... une voie qu'il pourrait y avoir.

M. Laframboise : Moi, je vous comprends bien. J'ai un chef qui vient du milieu des affaires, puis la patience, ce n'est pas son dada, là. Comprenez-vous, là?

Non, ça va. Ça fait que, pour moi, je comprends mieux.

Évidemment, moi aussi, j'avais la même... Par rapport à tout le volet environnemental, c'est bon que vous l'apportiez, parce qu'évidemment c'est vrai que la nouvelle loi pourrait permettre, dans des secteurs déjà désignés, si... Un tant soit peu que les secteurs visés par 85 avaient été désignés par le ministère de l'Environnement, à ce moment-là ça aurait facilité, là. C'est ce que vous nous dites en même temps, là.

M. Miljours (Mathieu) : Exactement.

M. Laframboise : Si on pouvait l'inclure, ça pourrait... Puis je pense que le ministre a bien... Donc, merci beaucoup pour votre présentation. Merci.

M. Miljours (Mathieu) : Ça me fait plaisir.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. MM. Blanchard et Miljours, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission.

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

(Suspension de la séance à 17 h 43)

(Reprise à 17 h 46)

Le Président (M. Auger) : Nous allons reprendre nos travaux en souhaitant la bienvenue au représentant de Vivre en ville. Et je tiens d'entrée de jeu à vous remercier, parce qu'on a quand même devancé de presque 45 minutes votre audition. Donc, merci beaucoup d'avoir accepté avec autant de gentillesse.

Donc, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre présentation. Par la suite, bien sûr, il y a une période d'échange avec les trois groupes parlementaires. Mais je crois que vous avez déjà une expérience, ça fait quelques occasions qu'on a la chance de vous recevoir. Donc, dans un premier temps, vous présenter, et par la suite vous pourrez commencer votre présentation.

Vivre en ville

M. Savard (Christian) : Merci, M. le Président. Je suis Christian Savard, directeur général de Vivre en ville. Je suis accompagné de Jeanne Robin, directrice principale chez Vivre en ville également.

Très pratique que les bureaux de Vivre en ville à Québec soient très proches du parlement. Et puis en plus on a réussi... Je suis désolé, on n'a pas pu transmettre notre mémoire d'avance. C'est une période très chargée, on a un mois d'août chargé, donc c'est arrivé un peu à la dernière minute. Mais on vous l'a déposé, là, à ce moment-ci. Il n'est pas très complexe, donc je pense que vous allez pouvoir suivre.

Merci également à la commission de nous recevoir. Nous n'étions pas dans la liste des invités initiaux, mais on a quand même suivi ce dossier-là dans les dernières années. Donc, merci d'avoir accepté notre demande d'être présents.

Donc, notre position par rapport au projet de loi n° 85, je vais l'exposer d'abord en discutant un petit peu de l'aspect de développement économique par rapport à une autoroute.

Une autoroute, il faut préciser que son rôle premier n'est pas de faire du développement économique, c'est de déplacer des personnes et des marchandises. Donc, la notion de garder sa fonctionnalité est très importante.

Et également on se rend compte, les économistes en transport se rendent compte que le développement économique qui se fait autour des autoroutes, c'est souvent davantage du déplacement économique, donc des choses qui se faisaient ailleurs qui finissent par se retrouver à côté de l'autoroute, plutôt que du véritable développement économique.

Et je mets ça d'entrée de jeu parce qu'on parle ici d'un projet de loi qui amène un certain régime d'exception, et, selon nous, s'il y a exception, c'est pour accommoder du développement économique supplémentaire pour le Québec et non pas faire en sorte de déplacer des choses qui se font déjà ailleurs. Donc, d'entrée de jeu, c'est quelque chose qu'il faut préciser.

Évidemment, ça peut être du développement économique là où... à l'endroit que l'autoroute passe, mais, à l'échelle du Québec, ce n'est pas... on n'augmente pas notre PIB, souvent, avec certains développements qu'on peut faire. À titre d'exemple, le Dix30, à Montréal, au coin de la 10 et de la 30, on a fait essentiellement du déplacement économique de commerces à Saint-Jean, de commerces sur le boulevard Taschereau. Donc, il faut avoir ce bémol-là en ce qui concerne l'idée de développement économique.

Toutefois, il y a une exception. Et on est heureux de constater que, dans le projet de loi, l'exception en fait partie et que c'est le gros du projet de loi. Effectivement, les activités de type logistique sont, elles, adéquates à proximité d'une autoroute, donc, tout simplement parce que c'est attaché à l'infrastructure. On ne parle pas de développement commercial, on ne parle pas de développement de bureaux. Donc, cet aspect-là nous plaît, et on trouve ça sage d'attacher le projet de loi à l'aspect de logistique uniquement.

Donc, une de nos principales recommandations, c'est de ne pas élargir les activités visées par le projet de loi n° 45 aux activités autres que celles de logistique. Donc, voilà un enlignement du projet de loi qui nous plaît et qui doit être conservé, à notre avis.

• (17 h 50) •

De manière générale, je crois qu'on doit avoir... que le législateur, que le gouvernement du Québec doit avoir l'idée d'optimiser la gestion du territoire québécois, donc, en ce sens. D'utiliser les abords de l'autoroute pour du développement logistique, c'est une manière d'optimiser la gestion du territoire, plutôt que d'autres fonctions urbaines. Donc, nous, on...

Et, pour l'optimiser, on pense qu'il est important... Actuellement, le projet de loi a des cartes. On pense que c'est important qu'on continue d'avoir des cartes pour avoir un environnement d'affaires qui est optimal, pour savoir c'est où qu'on a le droit de se développer, où qu'on n'a pas le droit de se développer, plutôt que quelque chose de très flou qui va amener beaucoup d'incertitude, de la spéculation. On va parler un petit peu plus tard du territoire agricole. Donc, l'idée que le corridor soit quelque chose de flou, où on ne sait pas où est-ce qu'on peut faire de la logistique, où on peut en faire partout mais peut-être pas ou... tu sais, il y a comme tout un flou qui est lié à l'idée de ne pas définir les endroits où est-ce qu'on veut faire de la logistique. Donc, on considère important...

Et peut-être qu'il faudra moins le saupoudrer tout le long du corridor, parce que, si on regarde qu'est-ce qui fonctionne en matière logistique — puis on va peut-être avoir, durant les questions, l'occasion de parler de Cornwall — ce n'est pas des petits terrains saupoudrés tout le long d'une autoroute qui fonctionne, c'est des plus gros morceaux, des bouts de terrain un peu plus costauds qui font en sorte... qui peuvent attirer l'industrie de la logistique. Donc, il faudra probablement prévoir les endroits où est-ce qu'on en veut et peut-être en avoir à moins d'endroits mais de manière plus... de manière substantielle.

Et je pense qu'il y a, autour de ce corridor-là, ce qu'il faut, actuellement. Donc, on considère également, donc, à la lumière de qu'est-ce que... à la lumière de la disponibilité des terrains qu'il y a dans la région de Montréal, si on regarde la position de la Communauté métropolitaine de Montréal qui en parle, si on regarde l'analyse qui est faite, qu'il y a suffisamment de terrains industriels disponibles. Donc, on considère qu'il est actuellement beaucoup trop tôt pour penser à des dézonages ou à aller prendre du territoire agricole. Donc, on fait la recommandation que les petits bouts en vert sur la carte, là, ils soient exclus.

Je pense que le plus gros morceau, les gens juste avant nous en ont parlé, c'est à Coteau. La question a été réglée à travers un décret, si j'ai bien compris. À moins que j'aie mal compris, vous m'expliquerez la situation.

Donc, actuellement, tous les petits bouts de territoire agricole qui sont contenus dans le projet de loi ne nous semblent pas opportuns. Il ne faut pas oublier que l'agriculture, dans ce coin-là, on l'a dit, vous l'avez entendu, hein, j'ai écouté une ou deux présentations, c'est les jardins du Québec. De lancer le message que les terres agricoles sont là pour attendre des grands projets de logistique, c'est un mauvais message. On a ce qu'il faut actuellement pour développer ce secteur-là dans cet axe-là sans toucher aux territoires agricoles. Et, en fait, je pense qu'il a également été démontré qu'il n'y a pas lieu de passer par-dessus les processus actuels, notamment de la CPTAQ, si on a absolument besoin d'aller dans le territoire agricole. La CPTAQ s'est déjà ajustée, dans le passé, lorsque les projets étaient justifiés. Et ultimement, on veut l'utiliser le moins souvent possible, mais le gouvernement peut également agir par décret lorsque l'intérêt... lorsqu'un projet précis d'intérêt supérieur est présent. Donc, d'ouvrir des terrains pour ouvrir des terrains ne nous semble pas opportun.

Donc, également, bien, je pense que, si on veut optimiser — puis ça, c'est des acteurs montréalais, mais il y en a d'autres ailleurs — bien, peut-être mettre... peser sur l'accélérateur en ce qui concerne la décontamination des terrains industriels disponibles partout dans la région de Montréal, peut-être, pour enlever la pression sur qu'est-ce qu'il y a actuellement.

Donc, un de nos principaux soucis par rapport au projet de loi n° 85, qu'on suit depuis qu'on en entend parler — donc on en entend parler depuis quand même plusieurs années, ça a été déposé en 2015, on est rendus en 2017 — c'est que le projet de loi n° 85 ne doit pas devenir le cheval de Troie de l'étalement urbain. C'est notre inquiétude depuis le début. Et on a entendu... on voit certaines représentations qui voudraient élargir les activités, qui voudraient plus grand, des choses comme ça, et on sent chez certains intervenants, particulièrement des MRC et des villes, on ne se le cachera pas, l'objectif d'attirer du développement chez eux, mais pas du développement qui fait du développement économique réel mais

juste pour aller voler à leurs voisins des industries. Par exemple, on parlait : On a besoin de terrains au sud de la 30 pour faire de la distribution de légumes, on ne veut plus envoyer ça au marché central. Qu'on aille au marché central ou non, ça n'a pas d'importance pour le Québec, il n'y a pas de grande plus-value à ça. Donc, essentiellement, c'est ça, notre souci.

Et également c'est pour ça qu'on considère intéressante la volonté du gouvernement d'avoir un leadership pour décider de certaines zones qui auraient vocation à pôle logistique à travers les règles d'urbanisme. Je pense qu'il faut que ça se fasse le plus possible en coordination avec les villes, avec les MRC. Mais de vouloir protéger ces terrains-là pour que la filière logistique ait des terrains disponibles dans les futures années nous semble, là, opportun, évidemment en faisant attention à le faire le plus possible en concertation. Mais, si on veut qu'il y ait encore des terrains disponibles dans 20 ans puis qu'on ne gruge pas dans notre territoire agricole, puis si on dit que la logistique, c'est la priorité pour le corridor de la 30, bien, il faut les préserver maintenant, d'où l'importance d'avoir un certain leadership de l'État pour protéger.

Donc, recommandation finale : Vivre en ville recommande d'établir des balises claires afin de réserver strictement le régime d'exception du projet de loi n° 85 aux activités de logistique et à un nombre limité de terrains hors zone agricole et stratégiquement situés aux abords de l'autoroute 30. Donc, ça compléterait ma présentation.

Le Président (M. Auger) : Merci beaucoup pour votre présentation. M. le ministre.

M. Coiteux : M. Savard, Mme Robin, merci beaucoup pour la présentation.

Écoutez, je n'aurai pas énormément de questions, peut-être juste quelques éléments d'éclaircissement, là, pour être bien certain qu'on a bien, bien, bien compris vos recommandations.

Donc, ce que je comprends, deux choses, dans le fond, vous dites : Il faut des cartes, il faut des terrains désignés. Ça, je pense que c'est la première chose qui est importante. Parce qu'on a eu cette discussion-là, hein, au cours des 48 dernières heures, parce qu'on a des enjeux avec les cartes. Des gens nous ont dit : Bien, regardez, là, ce terrain-là ne fonctionnera pas pour telle et telle raison, il faut le revoir. Bon. Alors, de toute façon, il va falloir qu'on revoie, dans plusieurs cas, les cartes qui ont été établies, ne serait-ce que parce qu'il s'est écoulé deux ans depuis. Mais vous, vous dites : Il faut quand même qu'il y ait des cartes. Ça, je pense, c'est le premier élément.

Le deuxième élément que je retiens, c'est : Ça ne peut pas être des petits bouts de terrain. Donc, peut-être qu'il n'y aura pas une multitude de terrains, dans votre esprit, mais un certain nombre de terrains de plus grande envergure. Mais vous n'êtes pas du tout opposés à ce que ça parte du secteur ouest du corridor de la 30 jusqu'à l'extrémité est du corridor de la 30, ce n'est pas ça que vous aviez comme...

M. Savard (Christian) : Je pense que c'est tout à fait logique, particulièrement avec le pôle de Contrecoeur, les ambitions du port de Montréal.

M. Coiteux : Voilà, voilà. D'accord. Alors, ça, c'était le deuxième élément, que je voulais juste confirmer avec vous.

Le troisième élément, ce que je comprends, puis là je veux être certain, vous dites... Parce que, d'une part, vous dites : Il n'y a pas lieu d'avoir un régime d'exception, mais c'était surtout pour le territoire agricole, parce que, pour les territoires en zone industrielle qui seraient proposés pour des fins de logistique, vous êtes partisans que le gouvernement ait le pouvoir qui lui serait conféré selon la loi d'établir les règles d'urbanisme sur ces territoires-là aux fins de favoriser des projets de logistique. C'est bien ça?

M. Savard (Christian) : Oui.

M. Coiteux : O.K. Plutôt que de laisser les mécanismes actuels, où ça se passe essentiellement dans les villes, dans les MRC.

• (18 heures) •

M. Savard (Christian) : Bien, c'est parce que ça arrive beaucoup, et c'est arrivé, dans les dernières décennies, dernières années, qu'il y a eu un certain gaspillage de terrains industriels pour le développement du Québec. On se retrouve, finalement, que, les terrains industriels, on y permet beaucoup de choses, des fois du bureau, des fois du commercial, hein, ça existe, là, ça existe encore dans des schémas d'aménagement, ce qui fait que, des terrains stratégiques pour du développement industriel, on se dit : Ah! bien non, désolé, on n'a plus de terrain disponible pour l'industrie, on a construit un centre d'achats. Puis j'exagère à peine. Donc, qu'il y ait une certaine proactivité du gouvernement pour protéger des terrains très importants pour la logistique me semble une avenue qui pourrait être envisagée.

Donc, c'est peut-être un peu surprenant de dire que, bon, bien, des fois, peut-être que le local ne protège pas certains terrains. Je pense que oui, mais... De manière générale, j'ai écouté quelques interventions rapidement, je pense que les gens veulent en faire, donc vous n'aurez peut-être pas à l'utiliser beaucoup. Mais je pense que c'est légitime, hein? C'est vous qui avez payé la 30, de toute manière, si on peut se permettre. Donc, je pense que ce n'est pas une intention illégitime.

M. Coiteux : Et puis la dernière chose sur laquelle vous vous êtes prononcés assez clairement, puis on a eu des échanges avec plusieurs là-dessus, il y a des échanges même d'un côté à l'autre de la table, où des yeux regardent un peu est-ce qu'il y a une approbation, une désapprobation d'une option ou d'une autre... J'ai moi-même manifesté mes inquiétudes à l'égard d'un élargissement, et vous, vous êtes farouchement opposés à un élargissement au-delà de la logistique parce que vous y verriez la possibilité que ça devienne... De votre point de vue, c'est en particulier la question de l'étalement urbain.

M. Savard (Christian) : Tout à fait.

M. Coiteux : Puis un autre enjeu potentiel, c'est que d'autres régions voudraient avoir le même régime aussi, et donc ça se...

M. Savard (Christian) : Exactement. Alors, ça fait un précédent. Il y a la question de l'étalement urbain, la question de protéger le sol agricole, alors, quand on parle de l'agriculture.

Si je peux me permettre, je vais donner un exemple — puis je n'ai rien contre, là, c'est juste que l'exemple est assez frappant — l'exemple de Saint-Constant, où est-ce qu'on vous dit : Ah! les terrains que vous avez identifiés, ça ne fonctionne pas, il y a un terrain agricole au milieu. Ah! bien, donc, donnez-nous d'autres terrains agricoles de l'autre côté de l'autoroute. Je ne comprends pas leur logique. Leur logique aurait dû être de compléter ce terrain-là pour... tu sais, donnez-nous aussi le terrain qui est au centre, le fameux U, là — j'ai regardé ça aujourd'hui, là — donnez-nous le terrain au centre aussi, puis on va faire la logistique. Mais, non, Saint-Constant ne veut pas ça. Ce que Saint-Constant veut, c'est se faire donner des terrains de l'autre côté de la 30.

Et je vais faire une petite parenthèse là-dessus. Il ne faut pas oublier, lorsqu'il y a eu le prolongement de la 30, le déplacement de l'emprise de la 30, qui était plus au nord, passer plus au sud dans les terres agricoles, une des conditions du BAPE ou un des grands avertissements, c'était que la 30 devait être la frontière pour ne pas avoir de développement et d'urbanisation qui le dépasse, c'est un peu la même... donc que ça devienne le mur pour arrêter, justement, l'étalement urbain. Et c'est pour ça, d'ailleurs, qu'il n'y a pas d'échangeur. S'il n'y a pas d'échangeur à ces endroits-là, c'est pour empêcher une pression à l'urbanisation. C'était une des conditions du BAPE, actuellement. Donc, on vient juste... Des ambitions qui viennent de plus loin.

Mais là ce qui va arriver à Saint-Constant, si vous donnez au sud de la 30, au nord ce n'est pas vrai qu'ils vont laisser ça agricole. Dans quelques années, ils vont vous dire : On veut un dézonage pour faire du résidentiel, parce qu'ils vont dire : Ah! on va mettre les industries de ce côté-là... Puis c'est un gros morceau quand même, là. On pourrait faire de la logistique dans ce grand terrain-là avec de la mitigation, là, tu sais, avec des bandes... Mais, bon, ils disent que la population ne veut pas ça. Pourquoi ils disent ça? Parce que — je fais juste vous donner l'exemple de la mécanique, là — ils veulent avoir plus, ils veulent le beurre et l'argent du beurre de l'arrivée de la 30. Et ça, c'est un mécanisme d'étalement urbain, dans ce cas précis là, selon moi.

M. Coiteux : Ça va être tout pour moi, M. le Président.

Le Président (M. Auger) : Nous allons maintenant poursuivre avec l'opposition officielle et son porte-parole, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je vous salue, tous les deux. Merci de votre présentation.

Je vais juste intervenir sur ce que vous venez de dire parce que je suis de Saint-Constant, je représente ces gens-là, et ce que vous dites est erroné, carrément. Et je veux juste insister sur le fait qu'ils veulent poursuivre l'acceptabilité sociale. Puis ils ont eu beaucoup, beaucoup, beaucoup de pressions des gens qui étaient limitrophes, et je vous épargne tout ça, là. Puis le U faisait en sorte que ça coûtait très cher, toute la logistique, parce que le milieu n'était pas desservi par le parc industriel, et le transfert leur donne moins de terres qu'il y en avait au départ, à peu près la même quantité de terres agricoles. Et donc ce n'est pas pour cette raison-là.

Là où vous avez raison, c'est quand ils parlent de la barrière, tu sais, de l'étalement. Là, vous avez entièrement raison. Mais je peux vous dire que la préoccupation du maire de Saint-Constant était purement dans ce sens-là.

Mais j'aime ça, des gens qui... comme vous, mais il faut, des fois, juste... Comme je vous dis, là, c'est parce que je connais très, très, très bien le dossier, parce que les gens, justement, qui sont limitrophes à ce parc industriel là sont venus me voir, et puis ils ont eu une rencontre, là, écoute, c'était effrayant, là. Alors, cette gestion-là est difficile. Et c'était juste pour ça que... Mais ils étaient conscients de ce que vous dites aussi. Puis, si on regarde le total des hectares, il y en a moins au sud de la 30 qu'il y en a à l'endroit qui était proposé, tout simplement.

Mais je passe la parole à ma collègue. Ceci étant dit, je vous salue bien bas. Et puis je suis très, très content que vous soyez là. Vous donnez une nouvelle perspective, qu'on n'a pas assez entendue. Voilà.

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

Mme Poirier : Merci, M. le Président. Bonjour à vous deux.

Moi, j'aimerais juste prendre un peu... plusieurs de vos remarques, et peut-être essayer de les ramasser, et peut-être avoir avec vous cette discussion-là. Le projet de loi fait en sorte de ne pas se donner des obligations de se soumettre à la loi de l'aménagement, au plan d'aménagement, par exemple, de la CMM, à la Loi sur le développement durable, l'acceptabilité sociale. Est-ce que vous pensez que, dans l'objet du projet de loi, si on amenait un article qui dit que, si le gouvernement veut faire un décret, bien, il devrait s'assujettir au moins à ces principes de ces plans, de ces lois-là ou de ces directives-là que l'on a déjà...

M. Savard (Christian) : Il y aurait peut-être certaines balises à mettre. Et je pense que, derrière l'idée, de dire qu'on veut imposer, c'est souvent... je ne pense pas que le gouvernement va aller dire... mettre ça dans des zones résidentielles, c'est dans des zones industrielles, actuellement, qu'on veut protéger l'aspect logistique, dans une zone industrielle. Parce

que, dans des zones industrielles, on peut décider de mettre n'importe quoi. Donc, ce que je comprends de l'idée... Parce qu'on peut écrire «zone industrielle», puis il peut y avoir beaucoup de choses, là, des schémas d'aménagement, ce que je vous montrais, que le commercial est accepté dans l'industriel. Il y en a, là.

Donc, ce que je comprends de l'intention du législateur, dans ce cas-ci, bien, c'est justement de faire en sorte que, dans des zones industrielles prêtes à... qu'on protège le fait qu'il puisse y avoir des... qu'on protège le fait d'y réserver l'industrie logistique. C'est ça que je comprends. On ne parle pas de mettre n'importe où de l'industrie logistique. On n'est pas loin de respecter ou on respecte l'esprit de la planification locale, on fait juste spécifier un peu plus quel type d'industrie qu'on veut. Donc, c'est ce que je comprends. Et je considère, parce que c'est un type d'industrie propre à la proximité d'une autoroute, qu'il faille préserver des terrains pour ça, pour ne pas tout mettre autre chose, puis, à la fin, bien là, on n'a plus de place pour la logistique.

Mme Poirier : Bien, je vais vous raconter ce qui se passe dans l'est de Montréal. En décembre 2015, le projet de loi a été déposé. En janvier, CargoM a sorti un document qui était une vision du développement du pôle de L'Assomption. En février, il y a quelqu'un qui a acheté un terrain dans la zone industrielle et qui a commencé à travailler sur son terrain. Puis, en février, le ministre... je ne me rappelle pas de son titre, là, mais le ministre aux affaires maritimes a annoncé qu'il y aurait une stratégie de pôles logistiques, une stratégie de zones industrialo-portuaires. Ça, c'est la séquence.

Nous, à côté, il y a des résidents, mais vraiment à côté. Alors, quand l'entrepreneur s'est mis à développer son terrain avec le zonage industriel qui est sur son terrain, bien, les voisins ont commencé à dire : Mais qu'est-ce qui se passe là? Ça fait plus de 30 ans qu'il ne s'est rien passé sur ce terrain-là.

Alors, si le projet de loi, tel qu'il est là, permet de décréter les règles d'urbanisme sur ce terrain-là et qu'il ne vient pas... vient faire en sorte d'enlever à la municipalité ses droits de même modifier le zonage qu'il y a sur son terrain, ça veut dire que ça vient d'enlever aux citoyens leur prise de décision ou en tous cas leur prise d'influence sur l'avenir de ces terrains-là, particulièrement en milieu urbain.

M. Savard (Christian) : C'est effectivement...

Mme Poirier : Pour vous, c'est correct?

M. Savard (Christian) : Bien, actuellement, si je comprends bien, le terrain dont vous parlez... Est-ce qu'il fait partie... — je vous pose la question — il ne fait pas partie du projet de loi n° 85? Non? Et il était zoné industriel? Donc, le promoteur était dans son droit.

Mme Poirier : Oui.

M. Savard (Christian) : O.K. Mais, dans ce cas-là, ce n'est pas... l'exemple ne s'applique pas au projet de loi n° 85.

Mme Poirier : Bien, oui, parce que, si, exemple, ce terrain... si le projet de loi assujettissait... Parce qu'il y a d'autres groupes qui demandent de tous les assujettir. Alors, si ce terrain-là est visé par le projet de loi, ça veut dire que le gouvernement pourrait décréter le zonage qui va s'appliquer sans aucune consultation citoyenne. C'est ça que ça voudrait dire.

M. Savard (Christian) : Mais dans ce cas-ci il n'y en a pas plus parce que... Je veux juste...

Mme Poirier : Il y en aura. Là, il y en aura.

M. Savard (Christian) : Bien, il y en aura, puis c'est tant mieux, mais c'est grâce à la pression citoyenne, ce n'est pas grâce au zonage, parce que le zonage permettait déjà de le faire.

Mme Poirier : Bien, en tout cas... Ce n'est pas si clair que ça, là.

M. Savard (Christian) : Bien, c'est... Je pense que ça n'empêche pas...

• (18 h 10) •

Mme Poirier : Mais, moi, ce que je vous dis, c'est plus le principe de dire : On vient enlever le droit aux citoyens d'être consultés sur des terrains qui... particulièrement en mode urbain, on vient leur enlever ce pouvoir-là d'être consultés sur les usages des terrains qui vont jouxter leurs maisons, là, en milieu urbain, je suis toujours là.

M. Savard (Christian) : Je ne veux pas trop étirer là-dessus, mais, puisqu'il est déjà zoné industriel, je ne vois pas le lien. Mais, d'un autre côté, peut-être que le projet de loi pourrait dire : Juste dans les terrains industriels, puis qu'ils ne puissent pas le faire ailleurs. Mais il y a une carte, de toute manière, assujettie. Ça fait que le travail, aussi, que vous pouvez faire, c'est s'assurer, les endroits où est-ce que ça peut être sensible, qu'ils ne soient pas assujettis.

Mais il y a des endroits qui ne sont pas sensibles, les grands terrains industriels de Beauharnois, par exemple, je ne dis pas dans un sens ou l'autre, là, mais les grands terrains industriels de Beauharnois, très retirés de la population, où il n'y a pas d'enjeu. Mais peut-être qu'on ne veut pas qu'il se fasse n'importe quoi à cet endroit-là. Puis, vu que c'est des grands terrains, peut-être que le gouvernement va être... Je ne fais pas de scénario, là, pour...

Mme Poirier : Mais pourquoi votre recommandation de dire... de ne permettre ça que pour la logistique? Parce qu'autour de la logistique, ce qu'on nous a expliqué, c'est qu'il pouvait s'installer d'autres entreprises. Moi, je le regarde dans le pôle, là, le but, c'est ça, c'est est qu'il y ait un pôle de logistique, mais dans le pôle de logistique peuvent s'installer d'autres types d'entreprise connexes.

M. Savard (Christian) : Connexes à la logistique.

Mme Poirier : À la logistique.

M. Savard (Christian) : Connexes à la logistique, parce que c'est le genre de terrains qui sont justement stratégiques, dont on a besoin. Et je l'ai dit d'entrée de jeu, c'est qu'il est arrivé trop souvent, au Québec, qu'on a gaspillé nos terrains industriels. On les développe, et après ça il n'y en a plus, puis on est obligé d'aller en terrain... en terres agricoles, puis on les développe sur des choses qui n'ont pas besoin d'être à côté d'une autoroute.

Donc, ça arrive souvent que cette industrie-là stratégique se retrouve avec plus assez de place parce qu'où est-ce qu'on aurait pu en faire on a décidé de faire autre chose qui, elles... pour qui ce n'est pas vraiment utile d'être à côté de l'autoroute, sauf d'avoir une grosse enseigne, d'être vues par les automobilistes, mais que, dans le fond, la fonctionnalité, là, de ça... On peut parler d'un centre d'achats, là. Bien, c'est déjà arrivé, ça arrive, ce genre de situation là. Donc, s'il y a un souci d'être concurrentiel par rapport à la logistique, d'avoir des terrains disponibles sans se mettre à ouvrir le territoire agricole québécois pour donner plein de terrains, bien, il faut être assez rigoureux dans notre manière d'avancer, et d'où l'importance de protéger la logistique.

Le Président (M. Auger) : Merci. Nous devons maintenant continuer avec le député de Blainville.

M. Laframboise : Merci. Merci, M. le Président. M. Savard.

Moi, je vais... Parce que vous dites : Oui, il faut installer ça le long de la 30, ça prend des pôles logistiques, mais il ne faut pas les mettre en zone agricole. Bon, la 30, elle est construite en zone agricole. Mon problème, c'est la compétition, là, Cornwall, et tout ça. Quand on... Costco qui s'installe dans la région de Beauharnois : 5 millions de pieds carrés, 114 acres de terre. Le parc industriel de Sorel-Tracy : 7 millions de pieds carrés. Donc, à quelque part, là, notre problème à nous, c'est d'être compétitifs avec l'Ontario, présentement, qui a décidé de faire... Et là on a de besoin, le long de l'axe qui est le plus apte... Moi, je suis sur la rive nord, hein, moi, j'en suis un qui est déçu d'avoir eu des centres d'achat de construits à des endroits où il aurait dû y avoir de l'industriel. Moi, là, 5 millions de pieds carrés, là, c'est impossible, là, je vous le dis, là. Dans la région des Laurentides, c'est impossible. Peut-être que dans Lanaudière il y en a, là, mais, dans les Laurentides, je n'en ai pas, là. Puis ça, à quelque part... Donc, il faut être capables de compétitionner. Donc, inévitablement, l'axe qui est le plus près de l'Ontario puis des États-Unis, bien, c'est la 30. Puis je regrette, là, mais peut-être qu'on voulait que ce soit un axe de contournement, mais ça devient un axe de développement économique, en tout cas en ce qui concerne la logistique.

Et là, quand on y va avec des multipôles, M. Savard, c'est qu'on ne veut pas que le trafic se concentre au même endroit. Donc, inévitablement, qu'il y ait un pôle dans le secteur de Vaudreuil, qu'il y ait un pôle... moi, je trouve ça logique. C'est comme ça pour éviter qu'on ait un engorgement du transport lourd, tu sais, on va essayer de le répartir.

Donc, si on fait ça... Puis, l'exemple de Saint-Constant, vous nous l'avez dit, si on veut un pôle à Saint-Constant, qu'il soit au sud ou au nord, il est en zone agricole. Bon. Donc, il faut, à quelque part, utiliser la loi pour le soustraire du zonage agricole. Je ne vois pas comment... C'est pour ça que, je comprends, vous souhaiteriez que ce ne soit pas en zone agricole, mais, dans l'industrie de la logistique, avec les superficies qu'ils ont de besoin, on a besoin des grandes étendues. Puis on ne peut pas toutes les avoir au même endroit, il faut qu'elles soient réparties à quelques endroits le long de la 30.

Moi, je pense, la stratégie est intéressante, mais il y a un problème, on va devoir utiliser des terres agricoles. Puis il y a un processus de compensation qui est intéressant, puis ça, je ne vous ai pas entendu. Là, vous, vous voulez tout soustraire de zone agricole, mais, le processus de compensation par rapport au zonage agricole, là, de remettre des terres, et tout ça, vous ne trouvez pas ça intéressant? J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Savard (Christian) : Très franchement, je pense que, si on est... Puis j'ai entendu, là, Cornwall, là, je pense qu'il faut étudier comme il faut Cornwall puis les raisons de Cornwall, pourquoi ils ont réussi à tirer leur épingle du jeu. C'est quelque chose de relativement bien documenté. Ils ont fait un gros rectangle dans le coin de leur ville. Ils possèdent les terrains, ils les ont vendus pas cher. Ils ne sont pas dans une région métropolitaine, le terrain coûte moins cher. Ils ont été opportunistes, ça arrive. Ça n'a pas empêché qu'IKEA ne s'est pas installé à Cornwall, s'est installé à Beauharnois; Costco s'est installé ici. Des fois, dans la compétition économique, on gagne, on perd. Et je ne pense pas qu'actuellement le Québec est si mal placé par rapport à Cornwall en ce qui concerne la logistique. On a réussi à tirer notre épingle du jeu.

Entre Alta, Les Cèdres, les grands bouts à Beauharnois, les grands bouts à Salaberry, Contrecoeur, il reste encore des bouts à Varennes, je pense qu'on a suffisamment d'espace pour accueillir les projets dans les prochaines années, avant de commencer à dézonner les meilleures terres agricoles du Québec. Et il y a différentes études qui ont regardé ça. Je ne pense pas que le «business case» de il faut plein de terrains est bien démontré dans ce cas-ci.

Et je pense que cette question-là, là, est un bel... pour moi, c'est pour ça que j'appelle ça un cheval de Troie, pour essayer d'aller chercher du dézonage plus large, et puis, bien, s'il n'y a pas de logistique, un jour quelqu'un va dire : Ah! bien, finalement, il n'y a personne qui s'installe sur notre terrain; on en a dézonné plein, mais il n'y a personne qui s'installe, on peut-u faire autre chose? Puis là, bien, la pression va faire en sorte que, bien, il va y avoir eu un dézonage, ça va se faire. Donc, c'est ça, le souci.

Et, moi, pour avoir regardé un peu le dossier, je n'ai pas vu la justification qu'on avait besoin tant que ça... que les pôles prévus actuellement qui ne sont pas zonés agricoles ou qui sont en planification sont suffisants. Voilà.

M. Laframboise : La période de 24 mois pour prouver, ça, ça ne vous sécurise pas du tout, là.

M. Savard (Christian) : Bien, si on pouvait faire un petit article... C'est marqué «peut être», dans l'article, le décret peut être évoqué. Peut-être changer, «doit être évoqué», donc, parce que, sinon, c'est juste... on ouvre, puis ça, tu ne reviens plus derrière.

Le Président (M. Auger) : Merci, M. le député de Blainville. Donc, Mme Robin, M. Savard, merci beaucoup pour avoir participé aux travaux de la commission.

Mémoires déposés

Avant de conclure — ce n'est pas terminé, les auditions — je procède au dépôt des mémoires des personnes et des organismes qui n'ont pas été entendus lors des auditions publiques. Et il y en a cinq.

Et finalement la commission ajourne ses travaux au jeudi 17 août 2017, à 9 h 30, où elle entreprendra l'étude détaillée du projet de loi n° 121, Loi augmentant l'autonomie et les pouvoirs de la Ville de Montréal, métropole du Québec. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 18 h 18)