Mémoire sur le projet de loi no 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»

Présenté aux membres de la

Commission de l'aménagement du territoire

par*

Me Mathieu Miljours, LLB, président

et

Jean-François Blanchard, vice-président

Vaudreuil-Dorion, ce 14 août 2017

***** a collaboré à la rédaction du présent mémoire :
Me Marie-France Dorais, LLB, M ENV., Miljours Avocats Inc.

Contenu

PRÉSENTATION DE LA CCIVS 3
INTRODUCTION 4
DIFFICULTÉS CIBLÉES ET COMMENTAIRES 5
1- TERRAINS IDENTIFIÉS 5
2- MAIN-D'ŒUVRE, TRANSPORT EN COMMUN ET FORMATION 10
3- NOUVELLE LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT 13
4- DÉLAI DE 24 MOIS 14
5- PONT À PÉAGE - AUTOROUTE 30 15
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS 15
ANNEXE 1 17
GPMO 17

PRÉSENTATION DE LA CCIVS

C'est en mai 1988 que l'association des gens d'affaires de Vaudreuil voit le jour, et ce, suivant la volonté d'unification des commerçants qui voulaient s'exprimer d'une seule et même voix.

Puis, en 1994, cette association de gens d'affaires a laissé place à la Chambre de commerce de Vaudreuil-Dorion.

En 2012, la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Dorion dont le territoire était limité à quatre municipalités de la région de Vaudreuil-Soulanges a agrandi son territoire à l'ensemble de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et de ses 23 municipalités. De ce fait, elle est devenue la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS).

Aujourd'hui, la mission de la CCIVS en est une régionale et est axée sur le développement économique tout en assurant une représentation de l'ensemble de ses membres dans le cadre des grands enjeux régionaux.

La Chambre représente plus de 600 membres et délégués issus de l'entreprenariat local. Ceux-ci ont à cœur le développement économique de la région, ce à quoi ils s'affairent depuis plusieurs années.

De fait, la CCIVS est à même de constater que bien avant la complétion de l'autoroute 30, la région et ses commerçants avaient amorcé le développement économique en misant sur sa position géographique unique (porte d'entrée du corridor de commerce en provenance de l'Ouest et des États-Unis) et de son réseau d'infrastructures.

Forte de ce développement économique bien entamé, la CCIVS est fière de collaborer à la présente consultation afin de pouvoir y souligner la position privilégiée de Vaudreuil-Soulanges.

INTRODUCTION

En 2005, la région de Vaudreuil-Soulanges s'est dotée d'une stratégie de développement industriel afin de concilier sa forte croissance économique et démographique et la qualité de vie de tous ses résidents.

Basé sur les infrastructures existantes, un des principaux créneau de développement retenu a été le transport et la logistique à valeur ajoutée. Ce choix s'est appuyé sur :

- la présence sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges d'un réseau d'infrastructures d'envergure pancanadienne et complémentaire : les autoroutes 20 et 40 qui se connectent dans Vaudreuil-Soulanges et qui donnent l'accès par la route au Québec et au reste du Canada;

- les réseaux ferroviaires du CN et du CP, que CSX viendra renforcer par la suite, qui offrent eux aussi un accès au reste du Canada et aux corridors de commerce du reste de l'Amérique du Nord;

- la proximité avec des installations portuaires de pointe comme le port de Valleyfield et le port de Montréal;

- la proximité de l'aéroport international Pierre-Eliott-Trudeau qui donne accès à Vaudreuil-Soulanges tout en offrant une localisation située à l'inverse des flux de circulation.

Aujourd'hui, la réalité du développement économique est venue confirmer ce choix par un ensemble de projets majeurs dont les investissements totaux représentent plusieurs centaines de millions de dollars et des centaines d'emplois : un centre de distribution géré par Genco pour le compte de Canadian Tire, le centre de distribution de Kraft Canada, un centre de distribution géré par Relais Logistique pour le compte d'une entreprise majeure dans le commerce de détail, entre autres ainsi que l'implantation de compagnies de transport par camion : ERB Transport, CAT, XTL Transport, Total Logistics Trucking Canada Inc.

L'ouverture de la dernière portion de l'autoroute 30 en décembre 2012 permettant enfin aux marchandises de contourner l'Île de Montréal a été le point d'orgue de cette consécration de Vaudreuil-Soulanges comme étant la porte d'entrée au Québec et vers le Grand Montréal et comme étant le point d'accès vers l'Ontario, le reste du Canada et des États-Unis.

Toutefois, il était clair qu'en l'absence d'annonce concrète et de mise en place de solutions viables à court terme, la situation profiterait à notre principal concurrent en matière de transport et logistique, soit Cornwall, à quelques dizaines de kilomètres de notre territoire et qui fait perdre au Québec et à Vaudreuil-Soulanges des centaines de millions de dollars d'investissement au profit de l'Ontario.

Dans ces circonstances, la CCIVS accueille favorablement le projet de Loi No 85, lequel se veut être un geste concret de la part du gouvernement québécois dans l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre de la stratégie maritime.

Dans le même sens, la CCIVS accueille tout aussi favorablement l'annonce de la mise en place de ladite stratégie maritime sur plusieurs régions géographiques, plutôt qu'en un seul point, permettant ainsi de miser sur les forces et complémentarités des différentes régions.

La CCIVS est donc heureuse de présenter le présent mémoire qui comporte des commentaires et recommandations constructifs lesquels visent, à notre avis, l'amélioration du projet de Loi à l'étude et à favoriser la mise en place des mesures qui y sont prévues soit notamment l'implantation d'un pôle logistique dans la région de Vaudreuil-Soulanges.

DIFFICULTÉS CIBLÉES ET COMMENTAIRES

1- TERRAINS IDENTIFIÉS

En étudiant le projet de Loi No 85, on constate à son article 1 qu'il est fait référence à la municipalité des Cèdres comme lieu d'implantation du pôle logistique dans la région de Vaudreuil-Soulanges. Plus précisément, en regardant également les cartes des secteurs visés par le projet de Loi, on peut identifier le site du CP comme étant le terrain choisi pour l'implantation d'un pôle logistique (voir Figure 1). Or, la CCIVS est d'avis que l'étude de ce site dénote des problématiques qui auraient comme effet de retarder l'implantation dudit pôle logistique.

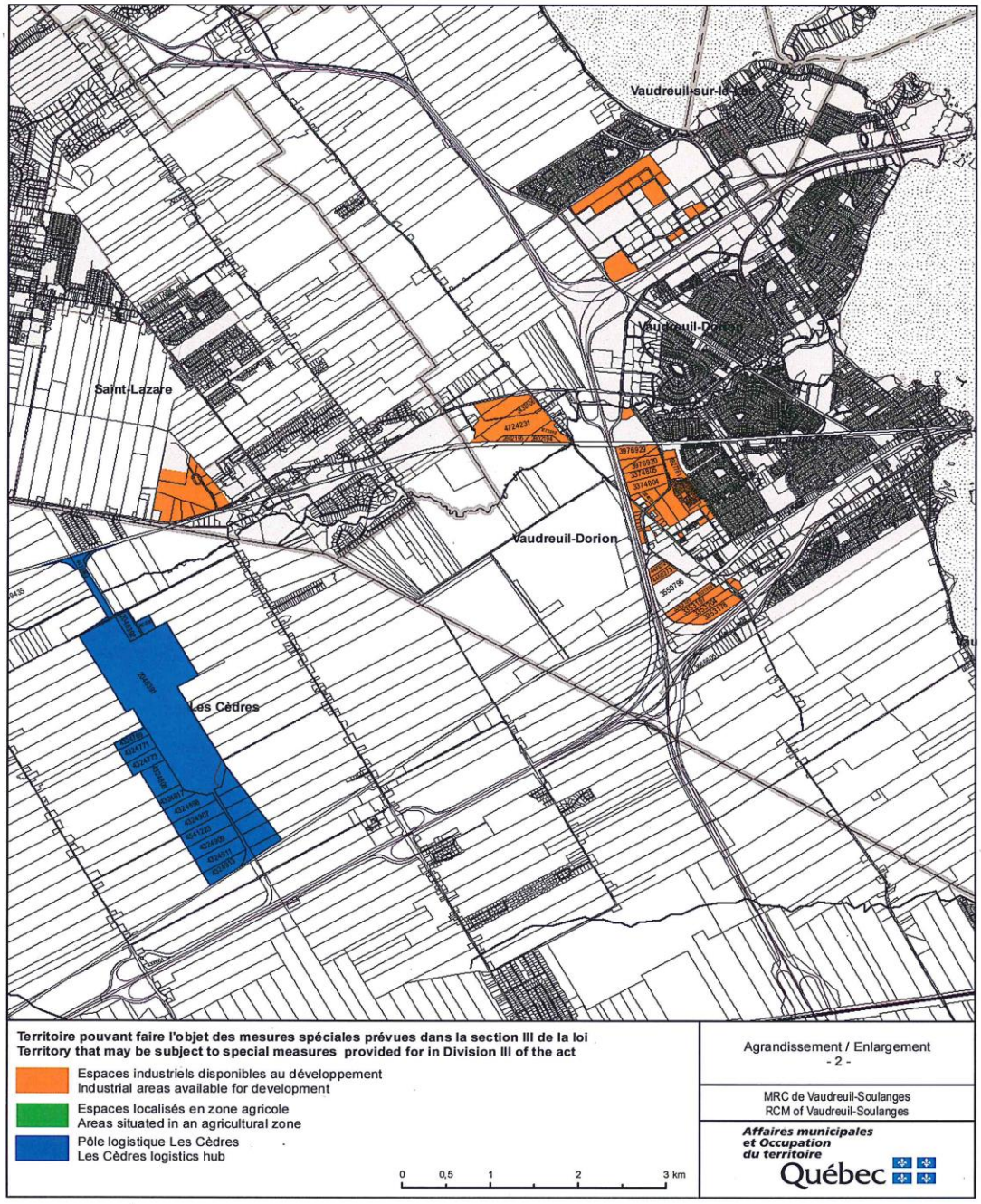

Figure 1 : Site du pôle logistique de Les Cèdres

Plus précisément, comme le terrain ciblé est présentement la propriété d'une entreprise privée, il va de soi que son développement est directement lié à la volonté du propriétaire. En 2012, le CP mettait en place un plan de restructuration. Ce dernier allait entraîner la suspension du projet de développement du complexe intermodal sur le site du terrain identifié dans le cadre du projet de Loi No 85[1]. Encore à ce jour, le terrain identifié par le projet de Loi fait l'objet d'une étude par le CP. À cet égard, on peut lire sur le site internet du CP :

> *« Le projet du CP à Les Cèdres est actuellement l'objet du programme de révision des installations existantes à l'échelle de l'entreprise. Compte tenu de cet examen en profondeur, le CP n'a établi aucun calendrier ferme pour les discussions sur l'aménagement de ce site.[2] »*

Compte tenu de cette incertitude, la CCIVS est d'avis qu'un autre site doit être ajouté comme lieu d'établissement du pôle logistique dans la région de Vaudreuil-Soulanges. Un autre site qui par sa localisation géographique, ses infrastructures en place de même qu'une volonté de développement de la part du propriétaire favoriserait une implantation rapide du projet permettant à la province de Québec de devenir rapidement un leader en matière de transport et logistique.

En observant la cartographie fournie avec le projet de Loi, on constate qu'un autre site dans la région de Vaudreuil-Soulanges fut étudié pour l'implantation d'un pôle logistique. En effet, le site connu comme étant le Parc Industriel Alta apparaît auxdites cartes. (Voir Figure 2)

[1] Canadien Pacifique: important projet sur la voie de garage, André Dubuc, La Presse, 6 décembre 2012.
[2] http://www.cpr.ca/fr/community/living-near-the-railway/rail-projects-near-you.

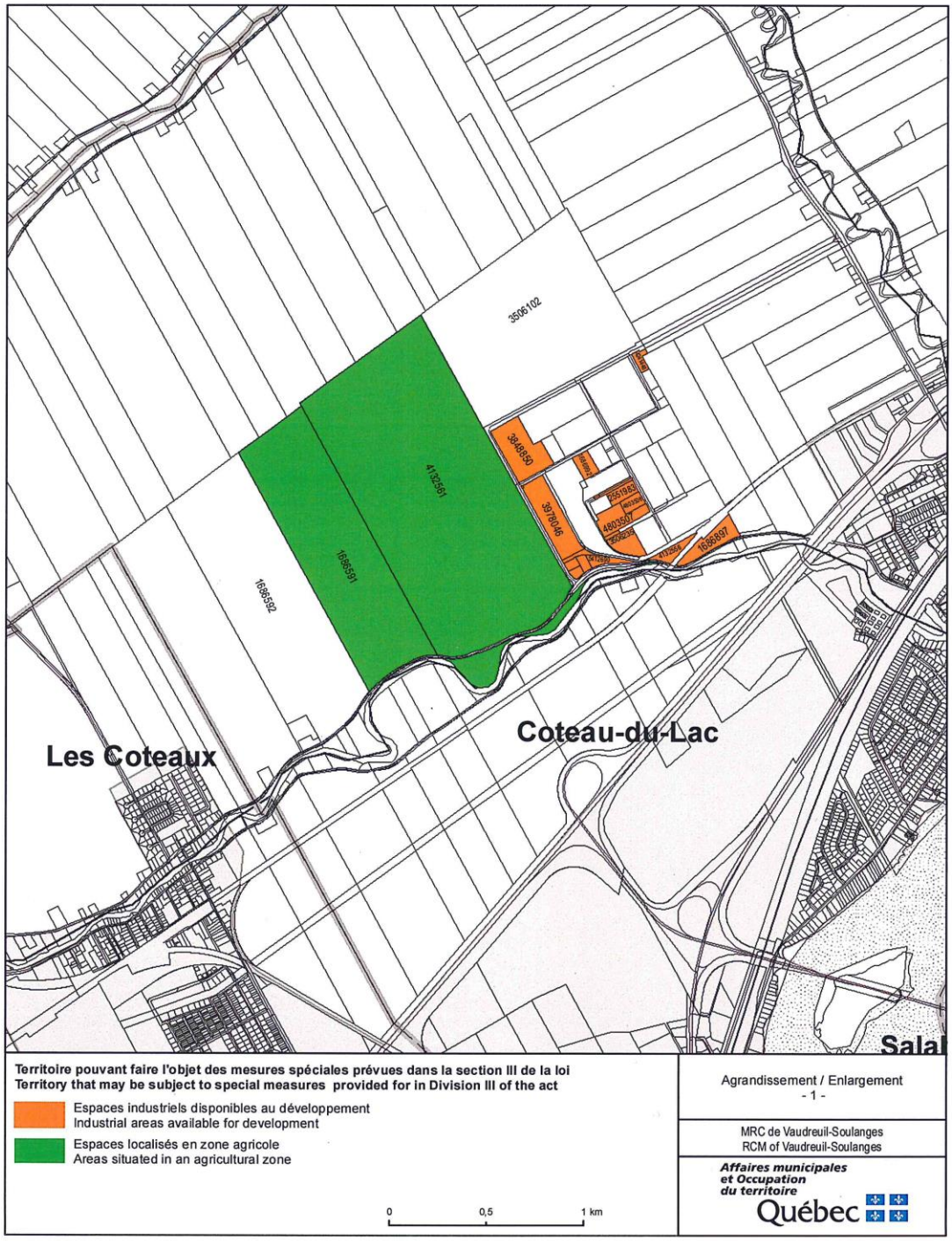

Figure 2 : site du parc industriel Alta.

À l'heure actuelle, la CCIVS est d'avis que le site identifié à la Figure 2 constitue un emplacement de choix pour l'implantation du pôle logistique dans la région.

Tout d'abord, il est à noter que depuis le 4 juillet 2017, en vertu du décret numéro 700-2017, les terrains identifiés en vert à la Figure 2 sont désormais exclus du territoire agricole. À cela s'ajoute le fait que les terrains identifiés à la Figure 2 sont déjà desservis par les services d'alimentation en eau, électricité et gaz en plus d'un système d'épuration. Lesdits terrains sont également accessibles par la route quoique des aménagements soient souhaitables tel qu'il sera abordé ci-après. Finalement, notons également la volonté ferme du propriétaire actuel de les développer.

Afin de favoriser l'implantation d'entreprises au pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges et afin de minimiser l'impact sur la population, il est clair que des aménagements et infrastructures routières sont à prévoir et ce, peu importe le site retenu.

Relativement au parc industriel Alta, bien que celui-ci soit déjà accessible par l'autoroute 20 (sortie 17), la route 201 et le boulevard du Pont (voir Figure 3), nous sommes d'avis qu'un accès direct, donc plus efficace et plus sécuritaire, devrait être aménagé. À cet égard, on constate de la Figure 3 que les terrains identifiés comme site potentiel du pôle logistique sont bordés au sud par d'autres terrains appartenant au parc industriel Alta lesquels mènent directement à la sortie 14 de l'autoroute 20.

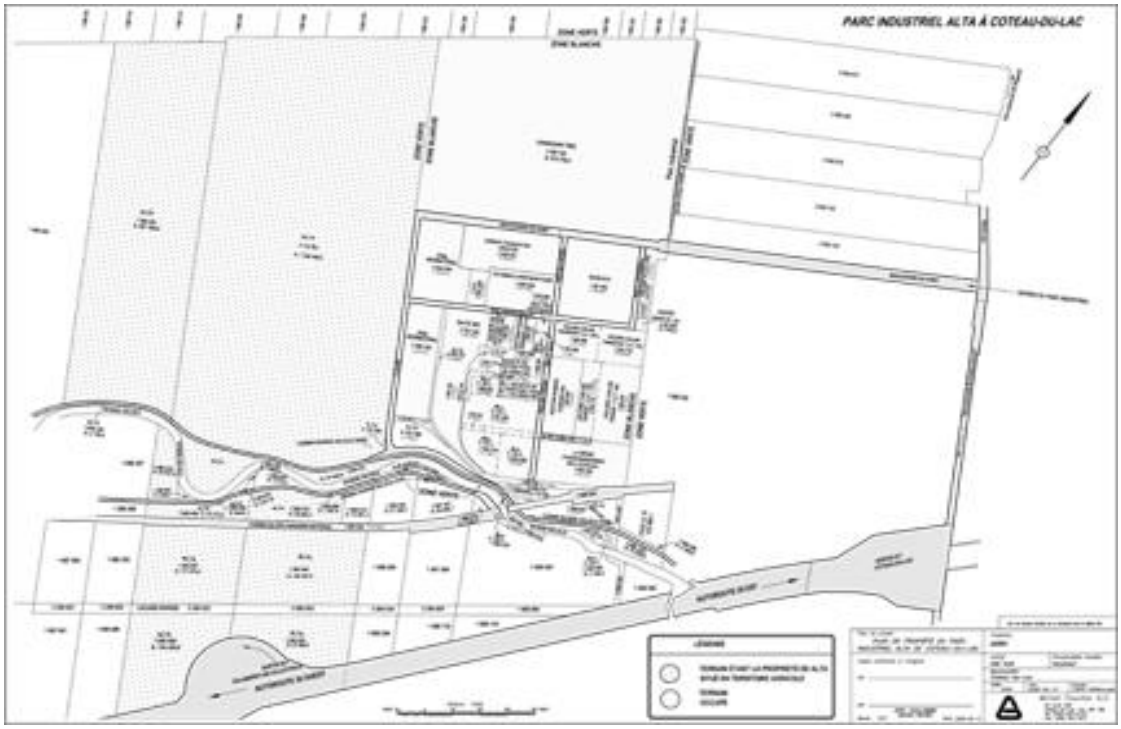

Figure 3 : site du parc industriel Alta

Par conséquent, nous croyons que le présent projet de Loi devrait également prévoir le dézonage d'une partie des terrains au sud de la zone identifiée du parc industriel Alta et d'y prévoir l'aménagement d'un échangeur à la hauteur de la sortie 14 de l'autoroute 20 de même qu'un viaduc afin de pouvoir enjamber la voie ferrée, la rivière Delisle de même que les deux chemins de chaque côté de la rivière.

2- MAIN-D'ŒUVRE, TRANSPORT EN COMMUN ET FORMATION

En 2014 et 2015, une table de concertation, Accord Vaudreuil-Soulanges, constituée d'employeurs importants de la région commandait un rapport de gestion prévisionnel de la main-d'œuvre (ci-après la « GPMO ») spécifique à la région de Vaudreuil-Soulanges.

Le besoin d'une GPMO était conditionné par une croissance démographique et économique importante pourtant couplée à une difficulté à trouver de la main-d'œuvre pour certains employeurs.

Le 15 mai 2015 la GPMO fut complétée, rapport à l'appui (Annexe 1 du présent mémoire). La CCIVS fait siens les commentaires et constats dressés par la GPMO, lesquels furent d'ailleurs communiqués aux décideurs régionaux et aux représentants du gouvernement.

Sans être alarmistes, les constats énumérés à la GPMO se doivent d'être pris en considération dans le cadre du Projet de Loi No 85 afin de répondre à une préoccupation importante des entreprises en logistique désireuses de s'implanter dans Vaudreuil-Soulanges, à savoir l'accessibilité à une main-d'œuvre. À cet égard, notons que les besoins en main-d'œuvre qui seront occasionnés par l'implantation d'un pôle logistique sont estimés, de façon conservatrice, par les différents acteurs du milieu à entre 5 000 et 8 000 nouveaux emplois, le tout tel que rapporté par la GPMO[3]. Cela s'ajouterait aux besoins des 25 entreprises actuellement implantées dans la région et œuvrant dans le domaine de la logistique lesquelles embauchent déjà plus de 2 000 travailleurs[4].

Le portrait social démographique dressé par la GPMO mène à certains constats d'intérêt pour le présent mémoire. Ainsi, bien que la région de Vaudreuil-Soulanges bénéficie d'une augmentation importante de sa population (plus de 15% entre 2006 et 2011), l'étude nous révèle que la moitié de cette augmentation est constituée de personnes âgées de plus de 55

[3] GPMO, annexe 1, page 13.
[4] Infra note 3, page 28.

ans[5]. De plus, on constate qu'une portion importante de la population active de la région est hautement éduquée, créant ainsi un écart avec les besoins de l'industrie[6].

Il ressort donc de la GPMO[7] différents enjeux sur lesquels nous croyons que le gouvernement peut avoir une influence positive. En ce sens, il nous apparaît important que deux de ces enjeux soient soulevés à ce stade afin de trouver des solutions qui permettront au projet de pôle logistique d'être viable. Il s'agit du transport en commun et de la formation.

Compte tenu des constats dressés par la GPMO, les auteurs arrivent à la conclusion qu'il faut assurer une grande mobilité de la main-d'œuvre sur le territoire et nous partageons cette recommandation. Considérant le type d'emploi en jeu, cette mobilité du transport passe par le transport en commun.

À l'heure actuelle, deux organismes s'occupent du transport en commun pour la région de Vaudreuil-Soulanges et Salaberry-de-Valleyfield : Transport en commun Deux-Rives et le RTM secteur Presqu'île qui relève de la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Bien qu'il existe actuellement une offre de transport en commun relative pour la région, nous croyons que ces deux organismes doivent recevoir le soutien financier nécessaire afin de pouvoir desservir de façon adéquate les différents lieux de formation et également les sites retenus pour le pôle logistique.

En ce qui a trait à la formation, la GPMO[8] identifie trois secteurs de formation pertinents dans le domaine de la logistique :

- Administration, commerce et informatique;
- Entretien d'équipements motorisés;
- Transport.

De ces trois secteurs de formation, nous avons identifié plusieurs formations reliées au domaine de la logistique :

- Liaison en réseau d'équipement bureautique (ASP);
- Transport par camion (DEP);
- Mécanique de véhicule lourd (DEP);
- Secrétariat (DEP);
- Comptabilité (DEP);
- Soutien informatique (DEP);

[5] Infra note 1, page 15.
[6] Infra note 1, page 19.
[7] Infra note 1, pages 63 et suivantes.
[8] Infra note 1, page 28.

- Logistique de transport et distribution internationale (AEC);
- Soutien technique en informatique (AEC);
- Soutien technique en réseau informatique (AEC);
- Technique de la logistique du transport (DEC);
- Technique de bureautique (DEC);
- Technique de l'informatique (DEC);

La région bénéficie également d'un accès à certains centres de formation :

- Centre de formation professionnelle Paul-Gérin-Lajoie (Vaudreuil-Dorion);
- Centre de formation de transport routier de St-Jérôme (St-Jérôme et les Cèdres);
- Cégep de Valleyfield (Valleyfield et Vaudreuil-Dorion);
- Cégep Gérald-Godin (Ste-Geneviève);
- Cégep John Abbott (Ste-Anne-de-Bellevue).

Une recherche à l'aide du site internet de l'organisme InforouteFPT[9] nous permet de constater un écart entre l'offre de formation disponible à distance raisonnable de la région et les besoins en formation identifiés ci-avant.

Si nous sommes à même de constater que l'offre de formation au niveau professionnel est généralement bien couverte dans la région (transport par camion, mécanique de véhicule lourd, secrétariat et comptabilité) nous sommes également à même de constater que l'offre est faible au niveau collégial (se limitant à Logistique de transport (AEC) et Technique de l'informatique en français et Technique de bureautique et Technique de l'informatique en anglais). Or, les entreprises en logistique ayant répondu aux auteurs de la GPMO[10] ont indiqué que le niveau moyen de scolarité exigé était le DEC.

Par ailleurs, cette même analyse nous permet de constater un manque flagrant de l'offre de formation dans les secteurs de l'informatique.

En conséquence de ce qui précède, la CCIVS est d'avis que le Ministère des affaires municipales et de l'occupation du territoire devrait travailler de pair avec le Ministère de l'éducation et les différents centres de formation qui desservent le territoire afin d'arrimer l'offre de formation disponible avec les besoins réels de l'industrie du transport et de la logistique.

[9] https://www.inforoutefpt.org/
[10] Infra note 2.

3- NOUVELLE LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

La CCIVS a à cœur le développement de sa région dans le respect de l'environnement. Car ses membres sont des entreprises de la région, lesquelles œuvrent grâce au travail acharné de ses employés, très souvent citoyens de Vaudreuil-Soulanges. Ce sont ces mêmes citoyens et citoyennes qui bénéficient d'espaces naturels sains, pour le bon développement des membres de leurs familles.

Pour ces raisons, nous tenons à souligner le silence du Projet de Loi No 85 en lien avec les enjeux environnementaux.

Il est à prévoir que certains de nos membres, des entrepreneurs de la région, seront les promoteurs de projet qui devront soumettre une demande afin d'obtenir les autorisations environnementales requises avant d'entreprendre les travaux de construction concernant l'implantation du pôle logistique.

Or, il est connu qu'en ce moment, suivant l'adoption du Projet de Loi No 102, une "nouvelle" Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q.E.) est entrée en vigueur au Québec le 23 mars 2017.

Avant cette modification, il existait deux mécanismes pour les projets nécessitant une autorisation environnementale : le certificat d'autorisation émis par le Ministre de l'environnement (art. 22 L.Q.E.) et le certificat d'autorisation gouvernemental (art. 31.1 et suivants L.Q.E.) pour les projets à impacts majeurs et assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Ce n'est que pour ces projets que, si une demande est faite par un citoyen, un groupe ou un organisme/municipalité, des audiences publiques du BAPE seront tenues.

Avec la nouvelle L.Q.E., le processus d'obtention des autorisations environnementales est modifié. En effet, un des changements majeurs de cette nouvelle loi est la classification des projets selon le risque environnemental qu'il représente. Le processus de demande d'obtention d'autorisations environnementales sera alors différent. L'objectif, louable, de ce projet de loi était entre autres de simplifier le processus d'obtention des autorisations environnementales et d'améliorer la participation du public. Cependant, à ce jour, les règlements d'application de cette nouvelle L.Q.E. ne sont pas encore disponibles. Il est indiqué qu'ils seront adoptés d'ici le 23 mars 2018. Ces règlements d'application sont d'importance puisque ce sont eux qui détermineront quels projets sont des projets "à risque élevé" (i.e. procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement applicable), des projets "à risque faible" (nouveau : une simple déclaration de conformité sera alors nécessaire) ou des projets "à risque négligeable" (exemption de demande d'autorisation prévue, dès le 23 mars 2018). Ces trois types de projets seront listés et

documentés à même les règlements d'application. Les projets qui ne tombent sous aucune de ces trois catégories seront alors des projets "à risque modéré" et le processus de demande de certificat d'autorisation usuel suivra son cours pour ces projets.

Obtenir des autorisations environnementales préalables peut s'avérer complexe pour des promoteurs de projet. En effet, les délais et coûts associés à de telles demandes peut retarder l'implantation de certains projets. Voilà pourquoi nous profitons de l'occasion qui nous est donnée pour soulever le fait que, selon nous, il serait important d'harmoniser le Projet de Loi No 85 avec la nouvelle Loi sur la qualité de l'environnement du Québec ainsi que ses règlements d'application, lesquels sont à ce jour, semble-t-il, en mode rédaction.

Dans ce contexte, la CCIVS suggère que des mesures concrètes soient prises afin d'éviter que l'application de la nouvelle L.Q.E. ne devienne un obstacle à l'implantation d'un pôle logistique tout en s'assurant de respecter les standards québécois en matière de protection de l'environnement.

Ainsi, nous sommes d'avis qu'une étude préliminaire des projets susceptibles de s'implanter à l'intérieur du pôle logistique soit réalisée afin de permettre d'identifier ces types de projet dans la nouvelle règlementation devant entrée en vigueur d'ici le 23 mars 2018. Ainsi, en s'assurant que les projets phares d'un pôle logistique seront identifiés comme étant des projets "à risque faible" ou "négligeable" le gouvernement éliminerait une source d'inquiétude importante chez les promoteurs, puisque dans l'incertitude, l'application de la L.Q.E. peut apparaître comme étant longue et couteuse.

4- DÉLAI DE 24 MOIS

L'ensemble des commentaires et recommandations émis dans le présent mémoire sont principalement reliés à la variable temps. En effet, tel qu'il fut mentionné en introduction, il est impératif que le projet de pôle logistique soit implanté et opérationnel dans un horizon de temps rapproché.

La CCIVS reconnaît l'engagement du gouvernement québécois à doter le Québec, rapidement, des outils nécessaires au développement économique basé sur la logistique. Toutefois, la CCIVS est d'avis que les différentes difficultés soulevées dans le présent mémoire sont susceptibles de retarder l'avènement du pôle logistique. En ce sens, le délai de 24 mois avancé à l'article 9 du projet de Loi nous apparaît irréaliste dans la conjoncture actuelle et ce, à moins d'apporter les modifications proposées ci-haut.

5- PONT À PÉAGE - AUTOROUTE 30

Depuis le 25 septembre 2008, date de la signature de l'entente PPP entre le MTQ et Nouvelle Autoroute 30, un tronçon important de l'autoroute 30 est désormais sous la responsabilité d'une entité privée. Ce tronçon comporte d'ailleurs le « pont du Fleuve Saint-Laurent » tel que défini à l'Entente et est aujourd'hui connu comme étant le pont Serge-Marcil. L'utilisation de ce pont est sujet à une tarification (péage) dont la somme, bien qu'encadrée par l'Entente du 25 septembre 2008, est laissée à la discrétion de la Nouvelle Autoroute 30.

Depuis la mise en service de ce pont à péage, le 15 décembre 2012, le tarif de passage fut augmenté à plusieurs reprises. Plus précisément, le tarif par essieu pour les camions de transport a subi une hausse de 78%[11] depuis l'ouverture, c'est-à-dire sur une période de moins de 5 ans.

Ces hausses de tarif ne sont évidemment pas pour plaire aux transporteurs. D'ailleurs, plusieurs intervenants notent que certains camionneurs cherchent à éviter d'emprunter le pont-péage[12],[13],[14],[15].

Vu l'importance de l'autoroute 30 dans le cadre de la stratégie maritime du gouvernement et plus précisément dans le cadre de l'implantation d'un pôle logistique, il est important que le gouvernement s'assure que ladite autoroute demeure une option viable pour les transporteurs qui desserviront les entreprises du pôle logistique.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

En conclusion, bien que l'adoption prochaine du Projet de Loi No 85 soit une étape fondamentale dans la création d'un pôle logistique, il est primordial que certaines mesures concrètes soient mises de l'avant afin de permettre la réalisation de ce projet à court terme et ainsi permettre aux entreprises clés dans le domaine de la logistique de rapidement s'implanter au Québec.

---

[11] *Pont à péage de l'A30: une nouvelle hausse des tarifs suscite la grogne,* par Bruno Bisson, La Presse 26 janvier 2017.
[12] *Les tarifs du péage de l'autoroute 30 inquiètent*, par Thomas Gerbet, Radio Canada 26 janvier 2015.
[13] *Le contrecoup du péage se fait sentir à Valleyfield*, La Presse, 20 septembre 2014.
[14] *Contourner pour ne pas payer*, par Daphnée Hacker-B, Le Devoir, 26 janvier 2015.
[15] *Des camionneurs fuient l'autoroute 30,* par José Antonio Pires, Le Journal de Montréal, 1er février 2015.

De façon précise, la CCIVS recommande au gouvernement les actions suivantes :

1) Identifier le terrain du parc industriel Alta (Figure 2) comme lieu d'implantation d'un pôle logistique.

2) Prévoir le dézonage des terrains au sud du parc industriel Alta (Figure 3) afin de permettre la construction des infrastructures autoroutières nécessaires pour l'accès au site du pôle logistique.

3) Prévoir la construction d'un échangeur sur l'autoroute 20 à la hauteur de la sortie 14.

4) Prévoir la construction d'un pont / viaduc permettant d'enjamber la voie ferrée, le chemin rivière Delisle nord et sud et la rivière Delisle.

5) Assurer une offre de formation pertinente à proximité et offrir le soutien nécessaire aux établissements d'enseignement afin de répondre à la demande.

6) S'assurer d'une offre de transport en commun adaptée tant pour l'accès aux établissements de formation qu'au site du pôle logistique.

7) Opérer une harmonisation entre le Projet de Loi No 85 et la nouvelle L.Q.E. entre autres en s'assurant que les projets/activités qui seront exécutés sur le site du pôle logistique se retrouvent identifiés aux listes des activités à risque faible ou négligeable à être adoptées d'ici le 23 mars 2018.

8) Prévoir des mesures d'allégement au péage de l'autoroute 30.

En terminant, la CCIVS souhaite remercier à nouveau la Commission d'avoir pris le temps de recevoir ses commentaires, en espérant que ceux-ci seront utiles à l'élaboration d'un Projet de Loi final.

Mathieu Miljours, président

Jean-François Blanchard, vice-président

ANNEXE 1

GPMO