



DATE : Le 29 août 2005

**PROJET : Parachèvement de l'autoroute 30
Tronçon Jean-Leman – Roussillon**

Présentation sommaire du Maire à la Commission des Audiences publiques

Ayant lieu le 30 août 2005 à compter de 19 h 00

Au Musée ferroviaire canadien situé au

110, rue St-Pierre à Saint Constant

Première partie des audiences publiques qui consiste à permettre à la population et à la commission de s'informer sur le projet afin d'en prendre connaissance et de mettre en lumière tous les aspects du dossier. Le promoteur du projet, à savoir le Ministère des Transports du Québec, de même que des personnes ressources sont disponibles pour répondre aux questions des participants.

La séance débute avec une explication du président de la Commission eu égard au mandat et rôle de cette dernière.

Ensuite les requérants expliquent verbalement à la commission les motifs de leur demande d'audience publique.

Voici donc le sommaire de la demande de la Ville de Candiac :

1. MISE EN SITUATION

Nous savons tous que le dossier de l'autoroute 30 est en planification depuis de nombreuses années et que son tracé d'origine correspondait jusqu'à tout récemment à l'axe de la route 132.

Il m'importe aujourd'hui de préciser et d'expliquer clairement la position de la Ville de Candiac par rapport à la venue du nouveau **tronçon communément appelé Jean-Leman, qui, jusqu'en avril 2003 n'existait tout simplement pas.**

En considération de cette prémisse, on pourra mieux comprendre l'intervention de la Ville de Candiac et son contexte de développement.

Depuis sa création, en 1957, la Ville de Candiac s'est toujours développée selon les principes et objectifs des plans d'aménagement prévus à l'origine.

Plus récemment, soit à partir du début de l'an 2000, nous avons travaillé étroitement avec tous les intervenants du milieu pour développer un concept plus spécifique d'aménagement du secteur en cause (« quadrant sud-est ») tenant compte des objectifs de développement prévus depuis la création de la Ville.

Tel que je l'ai mentionné précédemment, ce n'est qu'en avril 2003 qu'est apparu le segment Jean-Leman. La localisation alors proposée par le ministère des Transports a nécessité de la part de la municipalité une réévaluation des ses plans d'aménagement.

À partir de ce moment nous avons travaillé à parfaire le concept de développement du « quadrant sud-est » **en y intégrant une nouvelle donnée soit celle d'un « raccordement » autoroutier entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, constituant un segment devenu important dans la continuité de l'autoroute 30 au sud, sans recourir à l'utilisation d'un tracé de transit constitué de l'autoroute 15.** Cette démarche a donc donné lieu à l'élaboration de plusieurs documents de planification qui feront l'objet d'une attention particulière dans le mémoire qui vous sera éventuellement présenté.

(L'autoroute doit s'intégrer dans notre plan et non l'inverse)

2. OUVERTURE ET COLLABORATION AVEC LE MTQ

J'aimerais souligner le travail de collaboration des représentants du Ministère des Transports avec ceux de la Ville à l'élaboration du tracé Jean-Leman.

Malgré que le ministère ait tenu compte de certaines composantes du plan stratégique de développement de la Ville, les tracés proposés à l'étude d'impact ne tiennent pas compte de l'ensemble des conditions nécessaires à l'optimisation du développement de ce secteur ayant un impact tant sur le milieu municipal que sur l'ensemble de la région.

3. OBJECTIFS DE LA VILLE DANS LA CONCEPTION DE SON TRACÉ (2004)

Afin de concevoir un **tracé qui soit le plus adapté aux différentes composantes du concept de développement**, nous avons pris en considération les **principes suivants** :

- A) **Assurer** une **continuité** dans l'axe est-ouest **sans emprunter l'autoroute 15** (principal objectif poursuivi par le Ministère des Transports);

- B) **Réduire** les impacts sonores, visuels et de poussières que créeront la construction et par la suite, l'utilisation d'une autoroute;

- C) **Maintenir l'intégrité du réseau local et de l'échangeur 99;**
- D) **Assurer une géométrie plus sécuritaire** du raccordement 15/30;
- E) **Considérer l'ajout d'un échangeur** en complémentarité **avec la gare** qui éventuellement aura un mode de **fonctionnement intermodal, le tout dans le but de rentabiliser les investissements déjà effectués dans nos infrastructures;**
- F) **Maintenir**, voir améliorer le potentiel de développement économique du secteur tel qu'établi en partenariat avec les intervenants régionaux (MRC, CLD, CMM).

4. MISE EN ŒUVRE DU PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT (2004-2005)

Le plan stratégique de développement s'est davantage concrétiser avec l'avancement des projets, citons notamment :

- A) **Projet de lotissement résidentiel (DUCI 2005).** Ce plan est actuellement approuvé par la Ville de Candiac et le début de la construction du projet est prévu pour l'automne 2005, ce qui fait que **la construction du projet sera largement amorcée au moment de la construction de l'autoroute.**

B) Plan d'implantation commerciale (Développements Iberville 2005). Au niveau commercial, des commerces d'importance **ont confirmé leur implantation.**

C) Plan d'implantation et de construction des studios de cinéma (2004-2005). **Malgré tout ce que l'on en pense, les promoteurs du projet confirment l'éminence du début des travaux.**

5. LES TRACÉS

Le **promoteur présente** dans son étude d'impact **deux tracés** : un tracé de référence et un tracé alternatif alors que la Ville de Candiac privilégie un troisième tracé, **plus a l'est, lesquels sont tous situés en territoire agricole.**

Les tracés du ministère ne manquent pas d'intérêts, mais celui de la Ville de Candiac génère des retombées encore plus positives à notre. Le tracé de la Ville de Candia rencontre aussi des objectifs de mise en valeur du territoire pour TOUTES LES VOCATIONS, Y COMPRIS L'UTILISATION ET LE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE.

Pourquoi :

A) A la lecture et à l'examen de l'étude d'impact, on constate que le critère de la superficie d'enclavement dans la zone agricole constitue le principal critère d'analyse sans égards à **l'utilisation,**

aux activités agricoles et à leur mise en valeur. Pour ce seul motif, l'étude d'impact rejette le tracé de Candiac.

B) En opposition, l'examen et l'analyse du tracé de la Ville de Candiac et de ses partenaires considèrent bien sûr le critère agricole, mais va bien au-delà de ce seul critère.

6. LE TRACÉ DE LA VILLE DE CANDIAC

Afin de s'assurer d'un **tracé qui soit optimal et qui génère le plus de retombées positives**, la Ville s'est donné quatre critères d'évaluation. Ces critères ont ensuite été utilisés pour les analyses réalisées par nos divers experts, lesquels se commentent sommairement de la manière suivante :

A) **Critère agricole** : Que ce soit pour l'un ou l'autre des trois tracés, il appert que la pérennité d'une partie importante de zone cette agricole ne soit pas assurée et qu'en conséquence l'impact sur l'agriculture du choix de l'un ou l'autre des tracés est semblable ou similaire.

B) **Critère environnement** : Le tracé de la Ville est nettement plus intéressant compte tenu qu'il :

- Évite l'expropriation d'un domaine dont la valeur n'est pas à démontrer (M. Lemieux);
- Évite la destruction d'un étang et de sa faune et sa flore;

- Évite la destruction d'un boisé à l'est du boulevard Jean-Leman;
- Limite les impacts sonores, visuels et de poussières compte tenu de son éloignement et de sa configuration face aux nouveaux secteurs résidentiels de Candiac;

C) Critère de la géométrie : Au niveau de ce critère, le tracé de Candiac est facilitant dans ce sens qu'il permet de :

- Simplifier la géométrie des échangeurs;
- Maintenir le réseau local de rues. Vous remarquerez que les tracés du ministère viennent scinder en deux parties le territoire de la Ville de Candiac;
- Maintenir un accès adéquat à la gare de l'AMT;
- Conserver la capacité de l'échangeur 99 et maintenir les itinéraires utilisés par les usagers;
- Simplifier les mouvements de circulation pour les résidents de Candiac et de Saint-Philippe;

D) Critère Développement économique : Il importe de mentionner que la Ville de Candiac a déjà investi dans ses infrastructures pour toute la desserte de ce secteur. Que ce soit au niveau des infrastructures d'aqueduc et d'égout ou au niveau des infrastructures routières, c'est plus de 3M\$ d'investissements consentis à ce jour. Aujourd'hui nous nous devons donc de rentabiliser ces investissements, le tout à l'intérieur du cadre de développement tel que prévu dès l'origine de la Ville.

Par conséquent, il importe en ce sens de poursuivre les projets déjà acceptés par la ville et qui sont en voie de réalisation.

De plus, l'orientation de la ville tient compte :

- des plans de développement approuvés par les instances que sont la MRC, le CLD et le CRE.

ET

- vise à maintenir le potentiel d'implantation du projet de plateforme logistique reconnu par les intervenants de la région.

L'ensemble des éléments mis de l'avant dans mon propos m'amène à demander à la commission dans le cadre du mandat qu'il lui a été confié, non seulement d'analyser les deux tracés proposés par le promoteur mais aussi celui privilégié par la municipalité de Candiac.

De même, l'analyse de notre tracé devra inclure deux éléments importants, à savoir :

- prévoir un accès via l'autoroute au réseau local visant à garantir la mise en place de la gare intermodale tel que convenu avec l'AMT dans le territoire de la Ville de Candiac;
- revoir l'aménagement de l'échangeur 15/30 afin que celui-ci reflète mieux la distribution du trafic de transit par rapport au projet antérieurement accepté.

7. CONCLUSION

C'est donc pour ces motifs et c'est en ce sens que la Ville de Candiac entend faire ses représentations lors de la seconde période du processus démocratique des audiences publiques.

Nous croyons fortement que le tracé proposé par la Ville de Candiac a été étudié à son juste mérite et qu'il rencontre les objectifs des nombreux intervenants avec lesquels nous avons travaillé au cours des dernières années.

Pour la Ville de Candiac, il est de première importance de positionner un tel équipement à l'endroit qui propose le plus de retombées positives. Nous croyons à l'importance du territoire agricole et notre approche prévoit une place pour cette activité au même titre que les autres activités qui contribuent au développement économique d'une ville, d'une région. Nous croyons que dans une perspective de développement durable, une infrastructure telle qu'une autoroute doit contribuer à l'épanouissement de notre territoire par son éventuel apport économique et non pas se restreindre à un impact limité par une simple voie de contournement de la ville centre sans retombée pour la région.

Nous souhaitons enfin que la Commission tiendra compte de l'ensemble des composantes qui feront du projet du tracé Jean-Leman/Roussillon celui qui répondra au mieux à tous les éléments qui seront soulevés au cours des audiences.