



ANNEXE 4

**Plan stratégique de développement
du pôle économique des autoroutes 15 et 30**

Plan de mai 2004

VILLE DE CANDIAC



**Plan stratégique de développement
du pôle économique des autoroutes 15 et 30
(Quadrant sud-est)**

**Présenté au Conseil municipal
Le 15 mars 2004**

**Rapport final
Le 19 mai 2004**

1. CONTEXTE GÉNÉRAL

Le territoire de la Ville de Candiac a connu au cours des dernières années un déploiement important du développement de son territoire. Actuellement l'ensemble des secteurs en construction a fait l'objet de planification et se concrétise selon les différents plans d'ensemble de développement entendus avec les intervenants en cause (promoteurs et constructeurs). Ce développement se situe particulièrement au niveau des projets de Candiac sur le Golf, du Hameau des Pins et de l'Île Boisée. L'ensemble de ce territoire se trouve du côté nord de l'autoroute 30 et est borné par l'autoroute 15 à l'est.

Il est actuellement difficile de prévoir le temps qui sera requis pour la complétion de ces développements. De fait, on ne peut se fier sur les dernières années qui ont été nettement exceptionnelles en termes d'émissions de permis de construction. Selon les spécialistes, l'an 2004 devrait constituer la dernière année quant au nombre important de mises en chantier résidentielles au Québec. Mentionnons aussi que dans un contexte plus régional, possiblement que la Ville de Candiac pourra bénéficier d'une bonne année 2005 si on considère que les territoires adjacents (Delson et Ste-Catherine) ne disposent que de très faibles superficies à développer. Nous croyons également que tout nouveau projet dans les limites de la nouvelle ville de Longueuil et des difficultés actuelles de développement en décourageront plusieurs au profit de Candiac.

Selon les informations dont nous disposons en ce qui concerne les intentions de promoteurs, on peut penser que le secteur du Hameau des Pins devrait être complété en 2005-2006. En ce qui concerne Candiac sur le golf, le délai peut s'avérer un peu plus long, soit 2007 (approximativement 250-300 lots restent à construire). Enfin, pour l'Île Boisée, compte tenu du produit offert, le développement de la zone devrait se prolonger sur une période beaucoup plus longue que dans les autres projets.

Pour ces motifs, il faut d'ores et déjà aborder la planification de nouveaux secteurs. Dans cette optique la poursuite du développement, vise l'extension de l'urbanisation du territoire du côté sud de l'autoroute 30 (à l'est de l'autoroute 15).

Ce secteur d'une superficie importante constitue donc l'avenir de la ville en matière de développement compte tenu du fait que la totalité de la zone située

entre le fleuve et l'autoroute 30 sera complétée dans un avenir relativement rapproché (à l'exception du Triangle Iberville, dont les travaux de mise en valeur sont déjà débutés).

Le secteur à l'étude est donc géographiquement situé dans le quadrant sud-est du croisement des autoroutes 15 et 30, intersection autoroutière d'ailleurs localisée au centre du territoire municipal.

Le contexte général dans lequel s'inscrit la présente étude se caractérise par la mise en valeur des territoires municipaux desservis par le réseau autoroutier actuel (échangeur Jean-Leman) et à venir (prolongation de l'autoroute 30, accès à l'autoroute 15), le tout dans une stratégie globale de valorisation des activités économiques et urbaines de cette partie du territoire municipal.

2. *CONTEXTES DE DÉVELOPPEMENT*

Le croisement autoroutier actuel (30-132-15) procure déjà au site à l'étude un intérêt indéniable pour le développement de toute entreprise voulant bénéficier de cette vitrine et de l'achalandage qu'il offre. Non seulement ce site présente des potentiels pour le développement local et régional, mais il constitue également une « entrée » sur le territoire québécois via les frontières américaines, lui accordant ainsi une importance métropolitaine (première zone urbaine).

L'accès actuel (sortie 99 de l'autoroute 30) s'avère suffisant pour le moment en desservant toute la portion sud-ouest du territoire municipal. Par contre lorsque ce secteur aura atteint son plein potentiel de développement, et que débiteront à très court terme les projets prévus dans le quadrant sud-est, un deuxième accès sera requis pour assurer une meilleure desserte des différentes vocations qui y seront développées (commerciale, industrielle, résidentielle, gare intermodale, etc.).

2.1 *Contexte municipal*

Depuis déjà quelques années la pression de développement se fait sentir sur cette partie du territoire. A preuve, deux importantes transactions ont récemment été conclues et la propriété des terrains a changé de main. Plus précisément :

- **Acquisition par Développement Iberville** (le 28 novembre 2003) d'une superficie de 5 407 789 pieds carrés pour des fins commerciales. Ce terrain se constitue plus ou moins d'une bande longeant les autoroutes 15 et 30.

Jusqu'à présent des plans préliminaires d'aménagement ont été déposés et les promoteurs du site sont en discussion, assez avancées dans certains cas avec des clients commerciaux qui présentent de forts intérêts à s'implanter dans ce secteur.

- **Acquisition par Gestion Smith & Koenka** (le 5 février 2004) d'une superficie de 1,5 million de pieds carrés lot plus ou moins situé en front sur le boulevard Jean-Leman adossé à la voie ferrée du CN.

- Option d'acquisition exercée par Gestion Smith & Koenka, d'une superficie de 527 104 pieds carrés dans la prolongation du terrain susmentionné (longeant la voie ferrée).

De plus, une récente entente entre l' **Agence métropolitaine de Transport** , la Ville de Candiac, et le propriétaire du terrain permettra l'aménagement temporaire d'une gare.

- Premièrement un site temporaire sera aménagé sur une partie du terrain acquis par Gestion Smith & Koenka pour une mise en opération dès juillet 2004. Plus précisément, l'entente consiste à la location d'un terrain d'une superficie de 130 000 pieds carrés, incluant la construction d'un chemin d'accès temporaire. De plus, le projet temporaire comprend évidemment l'aménagement d'un quai et de stationnements .
- À la suite du projet temporaire de 5 ans, la construction d'une gare intermodale permanente est envisagée sur une partie de territoire qui pour le moment se situe dans la zone agricole, au sud des installations des Wonderworks.

D'autres intervenants ont également clairement démontré leur intérêt pour l'implantation d'une « *Plate-forme logistique* ». Ce concept prévoit un emplacement où seraient réunis les principaux acteurs des circuits de la distribution de produits (autres qu'alimentaires) ainsi que les services d'ordre public (services de douanes canadienne et américaine) Le projet favoriserait les échanges commerciaux reliés à l'importation et à l'exportation des produits.

Physiquement, se retrouverait dans ce parc, un ensemble de bâtiments entrepôts dont certains spécialisés (par exemple des entrepôts réfrigérés), des bureaux administratifs, des aménagements spécifiques pour faciliter les déplacements par les réseaux routier et ferroviaire.

Techniquement, cette Plate-forme logistique intermodale pourrait prendre forme par la création d'une Corporation indépendante (La Corporation du Parc logistique de Candiac Inc.) qui aurait la propriété et la responsabilité de gérer les espaces industriels (terrains et bâtiments) et d'offrir les différents services aux entreprises tel que :

- Formulation d'ententes d'utilisation avec les corporations ferroviaires et portuaires;
- Formulation d'entente avec les compagnies importatrices;
- Logistique d'entreposage des produits;
- Logistique de distribution en importation et en exportation;
- Services de dédouanement et de pré dédouanement des marchandises;
- Location d'espace d'entrepôts de transit spécialisés;
- Mécanismes de manutention rapide;
- Formation;
- Services financiers;
- Services d'assurances;
- Services marketing;
- Services administratifs.

Ce concept sera en constante évolution afin de s'assurer du maintien des réels services requis par les diverses entreprises qui feront partie de la plate-forme. En fait, la Corporation sera entre autres formée par des représentants de ces entreprises qui sauront orienter précisément la nature des services précis (équipements et autres) à offrir.

Le site de Candiac est idéal pour une telle implantation compte tenu qu'il se situe au cœur de l'axe nord-sud par lequel transitent la plupart des marchandises expédiées et reçues dans l'est du Canada.

Pour assurer un plein potentiel de développement du *Parc logistique*, une superficie minimale de terrain de 4,2 millions de pieds carrés est requise (avec des constructions entrepôts d'une superficie de 1,2 million de pieds carrés). Puisque le concept repose sur une rapidité et une efficacité du transport de marchandises, la multimodalité doit être disponible (réseaux routier et ferroviaire), ce que le site de Candiac offre.

D'autres projets sont également en discussion, notamment le développement d'un secteur résidentiel d'un peu plus de 4 millions de pieds carrés. Certaines entreprises dont les activités de distribution sont importantes sont également grandement intéressées par une localisation du type de celle qu'offre le pôle économique compte tenu de la présence immédiate du réseau autoroutier, des réseaux ferroviaires, de la proximité des Etats-Unis, etc.

2.2 Contexte régional

Le 19 décembre 2003, le ministre des Affaires municipales accordait à la MRC de Roussillon une extension de délai pour le remplacement de son schéma d'aménagement révisé (adopté le 28 novembre 2001), lequel est maintenant fixé au **30 juin 2004**.

Par la même occasion, le ministre demande d'adopter un nouveau document de schéma d'aménagement en tenant compte des projets du Ministère des Transports eu égard aux nouvelles infrastructures ou équipements de transport terrestre importants. A cet effet, il demande à la MRC, en relation avec le rapport produit par le Bureau d'audiences publiques, **qu'il serait préférable de construire le tronçon autoroutier au sud de Saint-Constant plutôt que de transformer la route 132 en autoroute.**

Plus précisément, le gouvernement demande à la MRC de Roussillon «...de modifier le parcours du tracé projeté de l'autoroute 30 inscrit dans son schéma ... tel que décrit sur la carte en annexe. Ce tracé projeté (on parle ici du tracé sud) vise à faciliter la circulation de transit, n'a pas de voies de desserte et ne comprend aucun échangeur avec le réseau local ou régional. »

Il importe de mentionner que la carte en question illustre le tracé de l'autoroute au sud mais inclut également le segment de Candiac (*le chaînon manquant*) Selon le plan présenté, afin d'éviter de circuler sur l'autoroute 15 entre le tronçon existant de la 30 sur le territoire de Candiac et le tronçon à venir (Delson-St-Constant), le ministère propose de créer un raccordement en réaménageant l'échangeur de la sortie 99, longeant plus ou moins la limite de la zone agricole (dans le quadrant sud-est) pour finalement se raccorder sur le tronçon projeté au niveau de Delson/St-Constant).

De plus, la MRC est invitée, par le gouvernement « ... à prendre les mesures nécessaires pour contribuer à concrétiser le **projet de réaménagement de la route 132 en boulevard urbain** en y prévoyant par exemple l'identification d'une zone prioritaire de réaménagement. »

Or, dans son schéma d'aménagement révisé, la MRC a déjà formulé des textes visant à assurer la réalisation de l'autoroute 30 dans les meilleurs délais, en identifiant le projet comme étant une zone prioritaire d'aménagement. De plus,

la MRC précise certains aspects notamment, l'importance du pôle économique constitué par l'intersection des autoroutes 15 et 30, l'évaluation des opportunités de desserte des secteurs existants, l'aménagement d'un accès autoroutier sur l'autoroute 15 pour une desserte des parcs industriels de Delson et de Candiac, etc.

La MRC inclura également à son schéma d'aménagement révisé ses intentions quant au positionnement de la MRC comme porte d'entrée industrielle de la région métropolitaine de Montréal, comme étant une destination industrielle de choix dans la région métropolitaine et faire de la MRC la plaque tournante des services de transport de marchandises en direction des Etats-Unis et de l'Ontario

2.3 Contexte provincial

Un simple rappel des dernières étapes du processus dans lequel se situe le dossier de l'autoroute 30.

Juin 2002 Dépôt du rapport d'enquête et d'audience publique du B.A.P.E :
(conclusion sommaire)

L'insertion du projet dans le milieu : Sensibilité et équité

« Dans ce dossier, la question fondamentale en est une de localisation. Le segment d'autoroute peut être construit soit en milieu urbain ..., soit en zone agricole... Les deux options divisent les intéressés. Les clivages sont ...profonds et laissent entrevoir que l'option retenue, quelle qu'elle soit, ne sera pas facilement acceptée et qu'un travail de réconciliation s'imposera. »

Le tracé sud, un choix préférentiel

« L'analyse de la commission l'a amenée à conclure que les deux options répondraient de façon comparable aux objectifs de fluidité et de rapidité des déplacements. Les deux options permettraient également de diminuer les risques d'accident. L'option sud aurait cependant pour mérite supplémentaire de diviser clairement les infrastructures selon les principaux type de trafic...De plus, l'option

sud à l'avantage de ne pas présenter une succession de bretelles d'entrée et de sortie comme dans l'option nord,... »

« l'option nord aurait pour impact majeur d'édifier une barrière importante, permanente et génératrice de bruit et d'émissions atmosphériques à travers une collectivité en faisant disparaître du même coup la route 132 qui est devenue, en dépit de ses problèmes, l'artère essentielle des déplacements de cette collectivité; »

« l'option sud empiéterait sur la zone agricole et enlèverait à l'agriculture une centaine d'hectares de terres fertiles, malgré les orientations en matière de protection du territoire agricole et de gestion de l'urbanisation. »

« Dans une vision à long terme, la commission est d'avis qu'il est préférable de construire le tronçon autoroutier au sud de Saint-Constant et de convertir la route 132 en boulevard urbain. L'autoroute 30 ayant pour objectif, entre-autres, de contribuer à soulager la congestion routière au cœur de l'île de Montréal, elle ne devrait pas imposer l'aggravation des conditions déjà difficiles que connaissent les usagers et les riverains de la route 132. »

Février

2003 : Premier décret gouvernemental : Le décret indique que l'autoroute 30 doit être construite sur la route 132.

Printemps

2003 : Tenue des élections provinciales. La réalisation de l'autoroute est maintenant prévue selon le tracé sud.

Novembre

2003 : Tenue de consultations publiques par le ministère des Transports. Présentation du tracé sud avec une légère modification afin de toucher le moins possible à la zone agricole, donc un tracé se rapprochant davantage des résidences comprises dans la zone urbaine.

Décembre

2003 : Dépôt d'une requête en *mandamus* par la Ville de Saint-Constant demandant de nouvelles audiences publiques.

Début

2004 : À la demande du député de La Prairie, monsieur Jean Dubuc, neuf municipalités de la MRC de Roussillon ont envoyé des lettres au premier ministre, monsieur Jean Charest, lui demandant d'adopter une loi d'exception dans le but de démarrer le projet (au sud).

Mai

2004 : Modification au décret gouvernemental de février 2003 : on y décrète qu'un certificat d'autorisation soit délivré relativement au projet de construction de **l'autoroute 30 au sud des villes de Saint-Constant, Delson et Candiac dans l'axe du tracé sud tel que présenté dans l'étude d'impact déposée le 30 octobre 1998 et d'une section autoroutière de deux kilomètres entre l'autoroute 15 à Candiac et la rue Principale à Delson, .**

2.4 Contexte Communauté métropolitaine de Montréal

Avant de procéder à l'identification des orientations militent en faveur de la mise en place d'infrastructures à caractère métropolitain, il s'avère intéressant de rappeler certains éléments du rôle et du cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM):

C'est l'adoption de la loi 134 qui a introduit ce nouvel acteur qu'est la CMM. Le livre blanc sur la réorganisation municipale, qui a aussi donné lieu à la loi 134 décrit la nouvelle Communauté de la façon suivante :

« La création, dans les agglomérations où existent actuellement des communautés urbaines, de communautés métropolitaines qui remplaceront ces dernières et auront compétence sur le territoire élargi englobant l'essentiel de la région métropolitaine de recensement, constitue un élément indispensable de la réorganisation municipale. En effet, certains enjeux ne peuvent être pris en charge adéquatement qu'à cette échelle, car ils excèdent les territoires des municipalités locales, même regroupées. »

Dans un contexte où l'aménagement du territoire est une compétence partagée entre l'État et le monde municipal, le gouvernement ne peut assumer seul l'ensemble de la démarche de planification du territoire dans la région métropolitaine. La Communauté métropolitaine de Montréal devient désormais la partenaire privilégiée du gouvernement pour intervenir dans le domaine de l'aménagement à l'échelle métropolitaine. A ce titre, la CMM est tenue d'élaborer, d'adopter et de maintenir en vigueur, en tout temps et sur l'ensemble de son territoire, le schéma d'aménagement prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Le Cadre d'aménagement devient donc une entente de partenariat entre le gouvernement et la CMM.

Ainsi, le Cadre d'aménagement constituera le document de référence et d'échanges en matière d'aménagement, entre le Gouvernement et la CMM. Dans cette optique, il constituera notamment :

- un engagement du Gouvernement à promouvoir un aménagement du territoire de qualité. Les orientations contenues dans le cadre d'aménagement serviront de référence à l'approbation des interventions des ministères et organismes sur le territoire métropolitain;
- un document d'orientations à l'endroit de la CMM. Il agira comme document de référence pour l'approbation du Schéma d'aménagement.

Or, le Cadre d'aménagement déposé par le Gouvernement à la Communauté métropolitaine de Montréal comprend notamment des orientations en matière d'infrastructures de transport routier mais aussi d'autres en rapport avec le développement économique :

Orientations et attentes gouvernementales	Projets d'équipements et d'infrastructures du gouvernement	Vision CMM	Enjeux CMM
<p>1. En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile.</p>	<p>Train de banlieue Montréal / Delson – Suite au projet pilote, maintien du service et prolongation de desserte à partir de Candiac (ajout d'une gare et stationnements)</p>	<p>Les citoyens souhaitent un système de transport fiable, confortable et sécuritaire pour leurs déplacements. Ils exigent aussi que les services soient simples à utiliser et les mènent rapidement à destination</p>	
<p>2. Pour le transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante</p>	<p>Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine. Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion.</p>	<p>La CMM est un important carrefour de transport puisque les réseaux routiers et ferroviaires du Québec y convergent. Afin d'être concurrentielles, les entreprises ont besoin de systèmes de transport rapides, facilement adaptables à leurs besoins et sur lesquels elles peuvent compter pour leurs livraisons et les déplacements de leurs clients et de leurs employés</p>	<p>Les enjeux sont majeurs et affectent directement la compétitivité de la région sur la scène internationale. Le principal enjeu en matière de transport de marchandises est le désengorgement des autoroutes 40 et 20/720 par la construction d'une bretelle de contournement de l'île de Montréal. La solution la plus évidente est le parachèvement de l'autoroute 30 qui reliera, une fois</p>

Orientations et attentes gouvernementales	Projets d'équipements et d'infrastructures du gouvernement	Vision CMM	Enjeux CMM
			<p>complétée, Sorel-Tracy et son port à la région du Suroît et par conséquent aux frontières de l'Ontario et de l'état de New-York.</p> <p>D'autres projets pour améliorer la fluidité du transport des marchandises dans la région de Montréal ont été identifiés par le MTQ dans son plan de gestion des transports (réfection du corridor Décarie, la rue Notre-Dame, par exemple), mais le parachèvement de la 30 devrait être priorisé sur le plan métropolitain.</p>
<p>3. Pour la desserte des pôles économiques, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.</p>			<p>Identification de carrefours stratégiques dont celui des autoroutes 30/15 (Candiac-Delson).</p> <p>L'enjeu majeur pour la couronne sud est le parachèvement de l'autoroute 30, tout particulièrement</p>

Orientations et attentes gouvernementales	Projets d'équipements et d'infrastructures du gouvernement	Vision CMM	Enjeux CMM
			pour la MRC Roussillon en raison du carrefour 30/15 qui est dans le corridor Montréal-New-York via le poste douanier de Lacolle. Des projets d'implantation de centres de distribution et de logistique spécialisés sont au stade de la planification dans la MRC de Roussillon (plus précisément à Candiac).

Orientations et attentes gouvernementales	Projets d'équipements et d'infrastructures du gouvernement	Vision CMM	Enjeux CMM
<p>4. Consolidation des zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services (aqueduc, égout, électricité, routes, infrastructures de transport collectif, etc).</p>	<p>Développer le territoire de façon à favoriser une urbanisation qui limite les coûts et les impacts sociaux et optimiser l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements en place.</p> <p>Le ministère des Affaires municipales vise un développement harmonieux et complémentaire de toutes les parties du territoire; une meilleure gestion de l'urbanisation.</p> <p>Le MTQ et l'AMT considèrent que l'augmentation de l'offre en transport en commun doit être appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de densification.</p>		

Orientations et attentes gouvernementales	Projets d'équipements et d'infrastructures du gouvernement	Vision CMM	Enjeux CMM
<p>5. Maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures et les services collectifs existants, et mieux contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie de la zone urbaine.</p>	<p>Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain.</p> <p>Le MTQ estime qu'il est important de faire des choix d'aménagement qui d'une part, tiennent compte de la capacité des réseaux et des systèmes de transport et préservent leur fonctionnalité et, d'autre part, qui permette de maintenir et d'améliorer l'</p>		

3. ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT MUNICIPAUX

Sommairement, les enjeux sont énoncés au tableau suivant. De façon plus détaillée ces thèmes seront repris au chapitre expliquant le concept d'aménagement.

Préoccupation municipale	Situation actuelle	Enjeux de développement	Interventions requises	Échéance de réalisation
Poursuite du développement	Précédemment mentionné, le développement du territoire est très bien amorcé dans les secteurs actuellement desservis. De nouveaux secteurs doivent maintenant faire l'objet de développement.	Le développement du territoire s'est fait graduellement depuis le fleuve et se poursuit vers l'intérieur des terres sans procéder en « saute mouton ». Le développement se poursuit tel qu'inscrit au Plan d'urbanisme et selon l'ensemble des plans directeurs de réseaux (aqueduc, égout, utilités publiques).	Prévue aux plans directeurs de réseaux, la prolongation des conduites maîtresses est en voie de réalisation.	Des sont débutés (plans en préparation) et les échéanciers de réalisation prévoient le début des travaux dès l'automne 2004 pour des constructions au printemps 2005.
Investissements consentis	Pour le développement du quadrant sud-est, la Ville	Les efforts et argents consentis doivent pouvoir	Poursuite du développement.	Dès maintenant les études sont en cours dans un objectif de

Préoccupation municipale	Situation actuelle	Enjeux de développement	Interventions requises	Échéance de réalisation
	<p>a déjà investi une somme de 1M\$ pour l'élargissement du viaduc Jean-Leman au moment de sa construction en 1995-96.</p> <p>Construction de collecteurs dans le secteur industriel en vue de desservir le site à l'étude.</p> <p>Le propriétaire du site et la Ville travaillent depuis plus de deux ans à l'étude de différents scénarios de développement et d'études de rentabilité du projet.</p> <p>Aussi, des investissements importants ont récemment été faits par différentes entreprises pour l'acquisition de</p>	<p>être rentabilisés par la poursuite du développement.</p> <p>Les pressions pour le développement de ce secteur sont énormes. Le site, de par sa localisation stratégique est excessivement sollicité.</p> <p>Les investisseurs sont évidemment prêts à passer à l'étape de construction du site.</p>		<p>réalisation telle que précédemment mentionné.</p>

Préoccupation municipale	Situation actuelle	Enjeux de développement	Interventions requises	Échéance de réalisation
	terrains à développer (Développement Iberville, studios de cinéma).			
Investissements à venir	La Ville est actuellement en préparation des règlements d'emprunt à mettre en vigueur pour le début des travaux. Des discussions sont également en cours avec les propriétaires privés pour la répartition du partage des coûts et la rédaction des protocoles d'entente.	Toutes les ententes et investissements doivent être conclus à court terme, afin que tous les partenaires puissent rencontrer leur exigences en matière de délais de livraison des terrains (routes d'accès et services).		En cours
Tracé du corridor de l'autoroute 30	Le tracé précis a finalement été annoncé pour le segment Candiac/Ste-Catherine. Pour ce qui est du segment désormais	La localisation du corridor est fondamentale dans le développement de ce pôle économique. Il importe de mentionner que	Discussions avec les intervenants concernés pour établir le tracé de l'autoroute en soi et des équipements qui l'ac-	En cours

Préoccupation municipale	Situation actuelle	Enjeux de développement	Interventions requises	Échéance de réalisation
	<p>appelé le « segment Jean-Leman », le tracé précis reste à définir.</p>	<p>des enjeux agricoles y sont rattachés, mais il faut s'assurer que l'autoroute, qui est un équipement majeur soit positionné de la manière la plus optimale et la plus rentable possible eu égard à la valeur réelle du maintien d'une enclave agricole à court terme.</p>	<p>compagnent (échangeur, chemin d'accès, etc.)</p>	
<p>Accessibilité au site</p>	<p>Pour le moment, le seul accès se constitue de l'échangeur 99 de l'autoroute 30.</p>	<p>En fonction des vocations privilégiées, et de la superficie à développer, ce seul accès peut ne pas être suffisant.</p>	<p>Une étude de gestion des déplacements est actuellement en cours et permettra d'identifier clairement les besoins requis en matière d'équipements requis pour un bon fonctionnement du réseau tant local/régional que national.</p>	<p>En cours,.</p>

Préoccupation municipale	Situation actuelle	Enjeux de développement	Interventions requises	Échéance de réalisation
Projets d'envergure (Implantation commerciale, gare intermodale, studios de cinéma, etc.)	Plusieurs acteurs du développement économique sont actuellement à développer des concepts pour accueillir d'importants projets.	Il est fondamental que la ville, de concert avec ses interlocuteurs économiques puissent arriver à rencontrer toutes les échéances devant mettre en œuvre les équipements nécessaires pour accueillir ces projets.		
Zone agricole	Une partie du site à l'étude se trouve en zone agricole.	Plusieurs scénarios de tracé d'autoroutes ont été examinés dans le but d'éviter son passage en zone agricole. Le dernier tracé proposé par le ministère se situe en zone agricole, et avec les chemins de desserte qu'on doit prévoir pour ne pas enclaver	Faire des représentations auprès des divers organismes (ministères MRC, CPTAQ, UPA, etc.) pour expliquer le projet.	À très court terme

Préoccupation municipale	Situation actuelle	Enjeux de développement	Interventions requises	Échéance de réalisation
		certaines propriétés, la portion touchée de la zone agricole est plus ou moins égale au tracé que propose la Ville, et sa géométrie beaucoup plus simple.		

4. **CONCEPT GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT ET STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT**

Le plan concept est joint à la suite du tableau, lequel exprime certains détails qui y sont relatifs.

Thème	Concept	Objectif d'aménagement
Mise en valeur du quadrant sud-est et constitution du pôle de développement économique régional.	Localiser les différentes vocations et les différents projets selon un potentiel de développement propre à chacune (équipements, infrastructures, visibilité, nuisances, accessibilité aux réseaux routiers national et régional et municipal	Positionner les projets d'envergure commerciale en bordure des autoroutes en prévoyant des aménagements particuliers qui sont à la hauteur d'un pôle régional et qui marquent fortement l'entrée de première zone urbaine de la CMM.
Réseau routier national	<p>Identification du « segment Jean-Leman (chaînon manquant) » de Candiac entre l'échangeur Jean-Leman et le raccordement avec l'autoroute 15 dans la partie sud des municipalités de Delson et St-Constant. Ce tronçon sur Candiac se situe en zone agricole presque à la limite du territoire municipal.</p> <p>Ce tracé vise deux objectifs : éviter d'emprunter l'échangeur Jean-Leman qui devrait dans pareil cas être réaménagé. Aussi nous privilégions une géométrie</p>	<p>Pour une meilleure configuration du tracé de l'autoroute 30, son tracé devrait être positionné de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mieux aménager le raccordement à l'autoroute 15/30 afin d'en assurer une utilisation sécuritaire pour les usagers, notamment les véhicules lourds; • faciliter l'accès à l'autoroute 30 sans procéder aux diverses manœuvres autoroutières requises par

Thème	Concept	Objectif d'aménagement
	<p>plus efficiente de l'autoroute et de son raccordement</p> <p>Réaménagement du raccordement 15/30.</p> <p>Ajout d'un échangeur sur l'autoroute 30 afin de desservir directement le site permanent de la gare intermodale.</p> <p>Ajout d'un échangeur complet sur l'autoroute 15 dans le but de desservir les parcs industriels de Candiac et Delson, mais aussi, pour assurer un second accès autoroutier à la zone commerciale.</p> <p>.</p>	<p>l'utilisation d'un segment de l'A-15;</p> <ul style="list-style-type: none">• éviter de modifier l'échangeur Jean-Leman déjà existant;• aménager une autoroute selon des standards de qualité (réduction des courbes).

Thème	Concept	Objectif d'aménagement
<p>Réseaux régional et local</p>	<p>Raccordé sur le réseau national, le réseau régional et local prend la relève pour la desserte de l'ensemble du site. Plus précisément, des collectrices seront mises en place pour assurer un accès fluide, sécuritaire et efficace vers le réseau de rues locales des unités de voisinage.</p>	<p>L'objectif visé est de créer un réseau de collectrices qui permettra d'acheminer les différentes clientèles vers leur secteur de vocation réciproque. Pour une meilleure circulation, les usagers commerciaux, résidentiels et industriels mais aussi, ceux qui s'achemineront vers la gare, pourront emprunter des réseaux complètement séparés pour ne pas contraindre les besoins de chacun des types d'usagers.</p>
<p>Vocation par secteur</p> <p>Le site, d'une superficie totale d'approximativement de 27,5 M de pieds carrés se distribue (superficie brute) :</p> <p>En zone blanche : 16 893 484 pieds carrés</p> <p>En zone agricole : 10 646 000 pieds carrés</p>	<p>Vocation commerciale :</p> <p>En bordure des autoroutes 15 et 30 d'une superficie de 5,4 M pieds carrés</p> <p>Vocation industrielle (parc logistique) en bordure de l'autoroute 15 vers l'intérieur des terres, d'une superficie de 6,8 M pieds carrés (dont approximativement 2,8 M de pieds carrés en zone agricole).</p>	<p>Le secteur commercial prend place aux abords autoroutiers pour deux raisons, la première pour offrir une visibilité requise pour les commerces, la seconde pour créer un interface de qualité avec le développement résidentiel qui sera ainsi éloigné de l'autoroute.</p> <p>Aussi, en partie en bordure de l'autoroute 15 (proximité, accessibilité, visibilité), le parc logistique requiert également une importante façade sur la voie ferrée pour assurer l'inter-modalité</p>

Thème	Concept	Objectif d'aménagement
	<p>Vocation industrielle de prestige (studios de cinéma), localisés en bordure de la voie verrée dont l'accès principal s'effectuera par le prolongement de la collectrice Jean-Leman. (superficie de 2 M de pieds carrés).</p> <p>De manière temporaire, la gare de train et les stationnements sont aménagés sur une partie du site du cinéma (terrain pour phases futures).</p> <p>La gare temporaire prévue pour une durée de 5 ans, sera ensuite relocalisée plus près de l'autoroute 30 projetée en bordure du viaduc qui permettra un accès direct au site qui sera aménagé de manière permanente.</p> <p>Vocation résidentielle située au centre du site qui s'étend de part et d'autre du boulevard Jean Leman (5,6 M de pieds carrés en zone blanche et 5,7 M de pieds carrés en zone agricole.</p>	<p>Pour les studios de cinéma, la localisation en bordure de l'accès Jean-Leman était nécessaire pour accéder au site le plus rapidement possible, (aussi cette localisation permet une desserte en infrastructure immédiate par le prolongement des réseaux de Jean-Leman).</p> <p>De la même manière, la gare temporaire sera accessible plus rapidement à proximité du boulevard Jean-Leman déjà existant.</p> <p>Le site permanent de la gare devra être accessible par des voies rapides afin d'assurer toute l'efficacité possible des différents modes de transports qui y seront possibles (train, auto, autobus).</p> <p>Le secteur résidentiel est au cœur du site en cause, il s'étendra entre la zone commerciale jusqu'au à l'autoroute 30 projetée. Ce secteur sera desservi par sa propre collectrice sur laquelle seront greffées les différentes rues locales qui</p>

Thème	Concept	Objectif d'aménagement
	(Note : A ces superficies, il faut ajouter les superficies du secteur du marais et des voies de circulation collectrices).	viendront former des quartiers dont les typologies et les densités pourront varier.
Délimitation du secteur par le tracé de l'autoroute 30	Les différents intervenants actifs du milieu (promoteurs, développeurs, clients, etc), leurs besoins, la poursuite du développement du territoire municipal selon une séquence déjà planifiée et l'annonce de la construction de l'autoroute 30 sur ce territoire sont autant d'éléments qui conditionnent la mise en valeur de ce site dont la localisation est tout à fait stratégique.	Positionner l'autoroute dans son endroit le plus optimal à long terme. La pérennité de la zone agricole à cet endroit semble largement mise en doute compte tenu de sa configuration (Enclave agricole qui pénètre dans le périmètre d'urbanisation. Une infrastructure de cette importance aura une durée de vie beaucoup plus importante que la pratique agricole qui de toute façon sera rendue très difficile compte tenu de la présence même de l'autoroute et des chemins de désenclavement qui devront être construits pour ne pas enclaver le territoire de la municipalité voisine.

Le réseau autoroutier plus en détails

Le projet du prolongement de l'autoroute 30 (option sud) du ministère des Transports du Québec prévoit se raccorder à l'autoroute 15 existante juste au nord du poste de contrôle routier. Cette configuration implique une

discontinuité de l'autoroute 30 en chevauchant sur l'autoroute 15 existante sur une longueur d'environ 2,6 kilomètres.

Ce type de configuration requiert deux échangeurs autoroutiers, soit l'échangeur existant A-30/A-15, de type trèfle complet et un nouvel échangeur A-30/A15, de type trèfle partiel. Or, ces deux échangeurs comportent plusieurs inconvénients en regard de la sécurité routière et la fluidité. Il est entre autres reconnu que ce type d'échangeur est propice aux renversements de camions lourds. D'ailleurs, de tels incidents sont survenus à plusieurs échangeurs similaires sur le réseau routier actuel (A-30/A-20, A-30/A-10, etc.) et le ministère planifie y corriger la géométrie pour prévenir d'autres accidents.

De plus, la zone d'entrecroisement véhiculaire située entre les boucles est très courte, ce qui engendre une réduction de la fluidité et de la capacité et peut provoquer des accidents. Ces accidents sont principalement causés par l'écart important de vitesse entre les différents usagers dans cette zone névralgique.

En considérant le fort achalandage de camionnage lourd anticipé sur l'A-30 (10 200 camions par jour) et pour le bénéfice de l'ensemble des usagers, il serait opportun de prévoir le prolongement de l'A-30 au-delà de l'autoroute 15 en empruntant un tracé plus direct jusqu'à l'A-30 existante.

Le tracé proposé s'amorce à l'ouest de l'A-15 dans l'axe prévu de l'A-30 et traverse l'A-15 à angle droit afin de réduire le coût de cette structure. Le tracé bifurque ensuite vers le nord avec un rayon de 1000 mètres (vitesse de conception de 110 km/h), enjambe les voies ferrées et le boulevard Jean-Leman et se raccorde à l'A-30 existante à environ 1 kilomètre à l'est de l'échangeur Jean-Leman existant.

La localisation de ce raccordement est nécessaire pour permettre la reconstruction d'une partie de l'A-30 à partir de l'échangeur Jan-Leman existant en créant une surlargeur dans le terre-plein central. Cet espace additionnel permettra à la chaussée nord de la future A-30 d'enjamber la chaussée sud existante sans avoir recours à des murs de soutènement pour maintenir le remblai.

Le concept proposé prévoit exploiter la présence de ce viaduc en l'allongeant pour y faire passer le chemin de Candiac menant à Saint-Philippe. Avec cet

aménagement, un seul viaduc est donc nécessaire pour enjamber à la fois la chaussée sud de l'A-30 et le chemin de Candiac.

Par ailleurs, la distance qui sépare le tracé proposé de l'échangeur Jean-Leman existant permettra de simplifier la signalisation routière dans ce secteur en isolant les messages autoroutiers de ceux à caractères plus locaux.

Le tracé préconisé passe environ au centre de la zone agricole qui s'avance sur les territoires de Saint-Philippe et Candiac.

L'échangeur A-30 /A-15 proposé, de type « trompette » permet d'éliminer les conflits véhiculaires et les zones d'entrecroisement rencontrées dans la configuration retenue par le MTQ. Cette configuration permet entre autres de relier directement l'A-15 nord à l'A-30 ouest et consomme une peu moins de terrain.

En plus des avantages associés à la sécurité routière et la fluidité, le tracé proposé permettra à chaque usager de la route de sauver environ 1,7 kilomètres par rapport au scénario qui transite sur l'A-15 tel que proposé par le ministère. En considérant un achalandage d'environ 39 000 automobiles (source : MTQ, 2003), un taux d'occupation moyen de 1,2 personne par automobile, une vitesse moyenne de 90 km/h (considérant la présence des deux échangeurs) et un coût associé à la valeur du temps perdu de 7\$/pers*h, il appert que cette distance supplémentaire représente environ 6 200\$ par jour, soit près de 2,3 M\$ par année.

À cette valeur il faut ajouter le coût d'utilisation d'une voiture qui est évalué à 0,53 cents du kilomètre (source : CAA, 2003). La distance supplémentaire parcourue représente donc un coût d'utilisation d'environ 35 000\$ par jour, soit près de 12,8 M\$ par année.

Pour le camionnage, le coût économique du temps perdu est évalué à 80\$/véh.*h. Le MTQ prévoit qu'environ 10 200 camions emprunteront l'A-30 ce qui représente un coût de 17 400\$/jour, soit près de 6,4 M\$ par année. Une vitesse moyenne de 80 km/h a été utilisée pour le camionnage dans ce secteur.

En combinant l'ensemble des coûts pour tous les usagers, il ressort que le trajet supplémentaire de 1,7 km génère des coûts additionnels d'environ 21,5M\$ par année en perte de temps et en coût d'utilisation des véhicules.

Il est à noter, qu'hormis l'échangeur Jean-Leman existant, aucun des échangeurs décrits précédemment ne permet de desservir le territoire de Candiac. En effet, selon la hiérarchisation du réseau routier préconisée par le MTQ, la fonction de ce type d'échangeur consiste exclusivement à raccorder le réseau routier supérieur. D'autres échangeurs sont donc nécessaires pour raccorder le réseau routier supérieur au réseau local.

Selon les développements anticipés dans le quadrant sud-est, il est certain que l'échangeur Jean-Leman existant à lui seul ne pourra suffire à la demande véhiculaire. En fait, le développement commercial projeté se compare à plusieurs pôles commerciaux connus, tels les Promenades Saint-Bruno ou le Carrefour Laval, qui disposent de plusieurs accès au réseau routier supérieur. A plusieurs moments de l'année, ces accès sont mêmes insuffisants pour satisfaire à la demande.

Il serait donc opportun de construire un nouvel accès à vocation principalement commerciale et industrielle et de conserver l'échangeur Jean-Leman existant pour la desserte résidentielle et pour servir de soupape lors des journées d'affluence.

En plus de desservir le nouveau pôle commercial et industriel, ce nouvel échangeur permettrait de desservir la future gare intermodale du train de banlieue. Pour fonctionner adéquatement et accroître l'attrait du transport en commun, il est essentiel d'optimiser l'accessibilité à de telles infrastructures. La clientèle du transport en commun est très sensible au niveau de service offert et chaque minute sauvée pour accéder au site permet à l'AMT d'attirer de nouveaux clients et ainsi rentabiliser les investissements.

Deux localisations d'échangeur local sont proposées pour desservir le quadrant sud-est :

- 1) sur l'autoroute 30 projetée au croisement du boulevard Jean-Leman, environ 1,5 km au sud de l'échangeur Jean-Leman existant;
- 2) sur l'autoroute 15 existante près de la voie ferrée juste au sud de l'échangeur A-15/A30 existant.

Dans le quadrant sud-est, la future autoroute 30 doit passer par-dessus la voie ferrée et le boulevard Jean-Leman. Puisque la construction du viaduc Jean-Leman est nécessaire, l'option 1 consiste simplement à ajouter des bretelles

autoroutières de part et d'autre du viaduc. Le coût marginal de cette option est donc relativement faible.

Pour maintenir la circulation durant les travaux sur le segment 13/132, le ministère des Transports prévoit construire un demi-échangeur près de la voie ferrée traversant l'autoroute 15, soit une bretelle de sortie sur l'A-15 sud et une entrée sur l'A-15 nord. L'option 2, susmentionnée, consiste donc à compléter cet échangeur en ajoutant les deux bretelles manquantes et à construire des voies collectrices de part et d'autre de l'autoroute pour gérer les mouvements véhiculaires entre les entrées et sorties. Cette deuxième option s'avère cependant plus coûteuse que la première.

Les deux options comportent un lien routier longeant la voie ferrée pour relier les quadrants sud-est et sud-ouest de l'échangeur A/30A/15 existant à Candiac.

La première option semble un peu plus intéressante puisqu'elle permet de raccorder le quadrant sud-est directement à l'autoroute 30, mais la deuxième option demeure très satisfaisante même si elle coûte plus cher. En soi, les deux options d'échangeurs permettent de répondre aux besoins du développement de ce site.