



**DOSSIER PRÉPARÉ À
L'INTENTION DU MINISTRE
DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DANS LE CADRE DU PROJET DE
CONSTRUCTION DE
L'AUTOROUTE 30
SUR LE TERRITOIRE DE LA
VILLE DE CANDIAC**

Dossier préparé par la Ville de Candiac
28 septembre 2004



TABLE DES MATIÈRES

Mise en situation	page 1
Historique de planification du site à l'étude	page 3
Poursuite d'un développement séquentiel et continu	page 5
Interventions concrètes et effectives à ce jour	page 7
Concept de développement du pôle économique des autoroutes 15 et 30.....	page 10
Présence de la zone agricole	page 11
Le projet du gouvernement	page 12
Conclusion	page 14

ANNEXES

ANNEXE 1	Site à l'étude
ANNEXE 2	Liste des rencontres tenues à propos des projets de construction d'un tronçon de l'autoroute 30 à Candiac
ANNEXE 3	Mise en valeur du secteur sud-est de l'autoroute 30
ANNEXE 4	Plan stratégique de développement du pôle économique des autoroutes 15 et 30
ANNEXE 5	Commentaires du ministère des Transports du Québec à l'égard de la vocation commerciale du Triangle Iberville
ANNEXE 6	Illustration d'un projet d'échangeur sur l'autoroute 15 et concept général d'aménagement du quadrant sud-est
ANNEXE 7	Documents relatifs au projet commercial de Développements Iberville
ANNEXE 8	Projet de développement résidentiel de Développements Urbains Candiac
ANNEXE 9	Plan d'implantation des studios de cinéma
ANNEXE 10	Documents relatifs au projet de gare de l'AMT
ANNEXE 11	Lettre d'intérêt pour l'implantation d'un Centre d'assistance avancé (MTQ)
ANNEXE 12	Concept du plan stratégique de développement du pôle économique A-15/A-30 adopté par le Conseil le 7 juin 2004
ANNEXE 13	Caractéristiques agricoles
ANNEXE 14	Tracé du ministère des Transports projeté en zone agricole et alternative du ministère des Transports

La production du présent rapport s'inscrit dans le cadre de la volonté du Gouvernement du Québec de construire un segment de l'autoroute 30 dans la partie sud du territoire de la Ville de Candiac. Préalablement à l'annonce de cette option de projet autoroutier, le secteur visé était déjà fortement convoité par de multiples projets de développements.

Le secteur dont il sera question tout au long de ce rapport est délimité à l'ouest par l'autoroute 15, au sud par l'autoroute 30, il s'agit du secteur communément appelé le « quadrant sud-est » accessible par le boulevard Jean-Leman et le Rang Saint-André. Ce secteur comporte également un segment de la voie ferrée du canadien national utilisé par le train de banlieue Delson-Montréal, bientôt Candiac. (voir plan à l'annexe 1).

Dans les dernières années, voir dans les derniers mois, le secteur à l'étude a fait l'objet de divers plans de développement (studios de cinéma, projet de développement commercial, élaboration d'un concept de développement de plate forme logistique, plan d'aménagement résidentiel).

Historiquement, en fait depuis la fondation de la corporation municipale, la planification du territoire a toujours fait l'objet de réflexions par les différents gestionnaires en place. Les préoccupations municipales à l'égard du secteur ont évolué au cours des quinze (15) dernières années, mais de façon encore plus intensive depuis le début des années 2000. La proposition de la Ville de Candiac, intègre toutes les préoccupations, objectifs et orientations de développement de son territoire. Même le tronçon autoroutier de la 30 sur son territoire a été pris en compte et s'intègre aux différents autres projets.

Mise en situation

Afin de bien camper le dossier qui nous préoccupe, il faut d'abord mentionner que la Ville de Candiac, en collaboration étroite avec le promoteur du terrain (Développements urbains Candiac), travaille depuis quelques années à l'élaboration d'un concept de développement pour l'ensemble du site. Ce site qui équivaut à presque dix-sept (17) millions de pieds carrés, se situe à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation du schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon.

En travaillant les scénarios de développement, plusieurs acteurs se sont d'abord montrés fort intéressés à investir sur un site présentant autant de potentiels. Ils sont aujourd'hui des acteurs actifs sur le plan de la réalisation des projets et ce, à court terme. C'est le cas notamment de l'implantation des studios de cinéma (demande de permis active); du développement commercial (demande adressée

à la ville pour la construction de la collectrice) et du développement résidentiel (demande de services aussi déjà adressée à la ville). Pour la desserte en infrastructures de ce secteur, la ville octroiera dès le début du mois d'octobre, les contrats aux entrepreneurs pour la construction des conduites. Nous sommes donc maintenant arrivés à la phase de construction du secteur.

Jusqu'à l'an dernier, la présence d'un passage autoroutier sur ce territoire n'était pas envisagé. C'est donc dire que les planificateurs n'ont jamais considéré un développement comportant une telle infrastructure. Cependant, suite à la décision du gouvernement actuel, le tracé sud est devenu une composante importante à intégrer dans l'aménagement du site en cause.

Or, depuis un peu plus d'un an, le tracé retenu de l'autoroute 30 au sud, entre l'autoroute 15 (Delson/Candiac) et l'autoroute 30 existante à Saint-Constant a donné lieu à toutes sortes d'hypothèses de travail. Le Bureau d'audience publique considérait que le tracé au sud qui a été étudié était préférable au tracé nord. Ce dernier recommandait le tracé sud étudié. Ce tracé prévoit l'utilisation de l'autoroute 15 comme voie reliant les deux (2) tronçons de l'autoroute 30. Or, suite à la décision du gouvernement des discussions ont été entreprises sur la possibilité d'un nouveau tracé qui traverserait le territoire de la Ville de Candiac.

La Ville de Candiac est tout à fait en accord avec ce principe et a toujours offert son entière collaboration auprès des représentants du ministère des Transports afin de développer un corridor autoroutier qui soit le plus adapté en termes de transport (géométrie) et le plus intégré aux développements projetés. Dans le dossier de l'autoroute 30, la Ville de Candiac a été pro-active et a engagé les discussions elle-mêmes auprès des intervenants directement concernés.

À cet effet, plusieurs rencontres se sont tenues entre les représentants municipaux et ceux du ministère des Transports (voir liste de rencontres à l'annexe 2). Durant toutes ces discussions, un seul autre tracé a été proposé à la Ville. *Or, les autorités de la Ville de Candiac apprenaient par hasard qu'un nouveau corridor était recommandé par les officiers du MTQ, tracé que la Ville de Candiac n'accepte pas et surtout un tracé pour lequel elle n'a jamais été consultée qui, de surcroît met en péril tout le potentiel de développement sacrifiant tous les investissements consentis par la Ville. Pour le Conseil municipal de Candiac, il est primordial de refuser avec véhémence l'étude de ce tracé qui ne respecte en rien les orientations de la Ville de Candiac.*

C'est donc dans cet esprit que vous trouverez au présent document un résumé des principales actions, situations et contextes qui expliquent la position de la Ville de Candiac sur un choix de tracé pour le positionnement de l'autoroute 30 sur son territoire.

Historique de planification du site à l'étude

Le secteur sur lequel nous travaillons actuellement, le « quadrant sud-est », est actuellement au cœur des préoccupations de la Ville de Candiac. Depuis les dernières années des études exhaustives ont été réalisées à tout point de vue : desserte routière et autoroutière (plus récemment), desserte en infrastructures (aqueduc, égout), desserte en utilité publique, positionnement des différentes fonctions urbaines, etc.

Dès 1988, lors de la révision de la zone agricole, tout le secteur en cause a fait l'objet d'une exclusion.

À ce moment l'exclusion mettait en évidence le potentiel de développement des fonctions industrielle, commerciale et résidentielle. Selon la Commission de protection du territoire agricole, ces terrains étaient abandonnés depuis plusieurs années et propriétés de non agriculteurs. Les motifs d'exclusion étaient également en relation avec la présence de services d'aqueduc et d'égout déjà dimensionnés pour desservir ce secteur. Cette révision donne donc lieu à une exclusion totalisant près de dix-sept (17) millions de pieds carrés.

À l'époque l'UPA commentait, à propos des autres secteurs, que « La réalisation de l'autoroute 30 augmentera les besoins en espaces résidentiels... », « Cependant, l'autoroute 30 n'est présentement pas réalisée. » « Cependant, dans l'éventualité où l'autoroute 30 se réaliserait, l'UPA pourrait réévaluer sa position au fur et à mesure des besoins réels. » Mentionnons que ces propos portaient sur la construction du tronçon Brossard/Candiac.

Déjà, en 1993, avec la construction de cette partie de l'autoroute 30 (Brossard/Candiac), la Ville de Candiac supervisait des pourparlers entre Développement urbains Candiac et Développements Iberville pour la réalisation d'un centre commercial qui jusqu'à tout récemment était prévu le long de l'autoroute 15.

Aussi, en janvier 1995, un rapport intitulé « Mise en valeur du secteur sud-est de l'autoroute 30 », illustre un concept de développement qui comportait un secteur commercial et industriel (le long des autoroutes 15 et 30) et un secteur résidentiel (en bordure de Jean-Leman), l'ensemble de ces fonctions occupant ainsi pratiquement toute la zone urbaine du site en cause (voir plan de l'annexe 3).

Les orientations indiquées dans ces documents de planification sont même traduites sur le plan de zonage de la ville prévoyant chacune de ces fonctions urbaines; le schéma d'aménagement en vigueur de même que le schéma d'aménagement révisé (MRC de Roussillon) sont également rédigés dans le

même sens. Notons que dans ce même document il y est fait mention de la position du MTQ à l'effet de maintenir son tracé privilégié sur l'axe de la 132

Donnant suite au choix gouvernemental de construire un tronçon de l'autoroute 30 au sud des villes de St-Constant et Delson en territoire agricole, le Conseil de la Ville de Candiac adoptait, soit en juin 2004, par voie de résolution un plan stratégique de développement du pôle économique des autoroutes 15 et 30 (documents joints à l'annexe 4). Cette résolution découle de nombreux efforts consentis pour la réalisation de ce plan et ce, tant par les intervenants municipaux que par les différents acteurs du développement (promoteur de terrain, développeur commercial, représentants des studios de cinéma, responsables de l'AMT, représentants du ministère des Transports, consultants en ingénierie autoroutière, en circulation, en environnement, MRC, Comité technique, CLD, etc.).

Le résultat de cette démarche découle évidemment de la poursuite et de l'évolution du développement du territoire de Candiac, mais plus particulièrement de l'inclusion de l'autoroute 30 sur notre territoire.

Poursuite d'un développement séquentiel et continu

Afin de saisir l'ensemble du contexte dans lequel s'inscrit ce nouveau projet pour la municipalité, un bref historique mérite d'être exposé.

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 se concrétise selon les différents plans d'ensemble de développement entendus avec les intervenants de leur mise en œuvre (promoteurs et constructeurs). L'ensemble des projets domiciliaires qui couvrent la totalité des superficies se situe au nord de l'axe autoroute 30/route 132.

Comme les administrateurs de la Ville de Candiac ont toujours porté une attention particulière à la qualité et à la rentabilité de son développement, c'est avec prudence et suite à plusieurs analyses que la planification se poursuit. Le développement du territoire s'est réalisé et se réalise toujours de manière continue et séquentielle en suivant les différents plans directeurs établis depuis le tout début de la Ville (en 1957).

Dans l'évolution du territoire, les gestionnaires municipaux travaillent depuis quelques années à la poursuite de ce développement. De fait, nous sommes rendus à la viabilisation du « quadrant sud-est » situé au sud de la 30 et à l'est de l'autoroute 15.

Ce secteur représente une superficie de près de dix-sept (17) millions de pieds carrés en zone blanche. Sa desserte en infrastructures d'aqueduc et d'égout a été planifiée par les plans directeurs de réseaux dont la révision date de 1988 (initialement projeté en 1958).

Sur le plan financier, la Ville de Candiac a investi depuis de nombreuses années des sommes importantes pour la réalisation de ce secteur de développement.

Aussi, lors de la construction de l'autoroute 30 (segment La Prairie/Candiac), la Ville a déboursé un peu plus d'un million de dollars pour l'élargissement du viaduc Jean-Léman qui devait éventuellement servir à aménager des voies de circulation supplémentaires pour desservir l'autre partie de son territoire.

Dans tout ce dossier, la Ville a engagé des énergies mais aussi des frais importants en consultations avec des ingénieurs en génie civil pour toute la desserte en infrastructures, des études en circulation et en environnement. Certains travaux ont également été réalisés. En tout et partout, la Ville a jusqu'à

maintenant investit une somme approximative de trois (3) millions de dollars en vue de développer ce site (surdimensionnement de la rue Liberté, surlargeur du fossé de l'autoroute 30, traverse autoroutière, élargissement du viaduc Jean-Leman).

Outre ces démarches qui datent de plus de 10 ans, les quatre dernières années ont servi à procéder à la planification du secteur. A cette fin de multiples actions ont été réalisées; ce sont principalement ces dernières que nous voulons faire ressortir afin de faire la démonstration, hors de tout doute, des engagements à ce jour.

Interventions concrètes et effectives à ce jour

Printemps 2000 : Déjà dans le cadre des travaux du Comité intermunicipal constitué des quatre villes concernées par le prolongement de l'autoroute 30 sur la route 132, le ministère des Transports (dans un mémo daté du 1 mai 2000, dont un extrait apparaît à l'annexe 5) demandait à la Ville de Candiac de revoir la vocation commerciale du « Triangle Iberville » afin de s'assurer du maintien du niveau de service à l'échangeur Saint-François-Xavier. Plus précisément, la ville demandait l'aménagement d'une traverse de l'autoroute 30/132 afin de relier le « Triangle Iberville » et le parc industriel. Selon les représentants du ministère, une implantation commerciale à cet endroit risquait d'avoir un effet de « surcharge » sur l'échangeur Saint-François-Xavier.

Été 2000 : les représentants de la ville débutaient donc des discussions avec les propriétaires de Développements Iberville afin de modifier la vocation du « Triangle Iberville » de commerciale à résidentielle.

Le but de l'opération était de déplacer le projet commercial sur un site beaucoup plus fonctionnel et accessible pour ce type d'activité et d'ainsi prévoir une vocation qui générerait moins d'achalandage sur le réseau du ministère au niveau du secteur Saint-François-Xavier.

Le règlement de zonage modifiant la vocation du territoire appartenant à Développements Iberville est entré en vigueur le 30 septembre 2002, répondant ainsi définitivement à la demande du ministère des Transports.

A peu près au même moment, le ministère des Transports examinait la possibilité de construire un échangeur sur l'autoroute 15 permettant de relier le parc industriel de Delson via le boulevard Saint-François Xavier. Cette mesure devait permettre une deuxième alternative de déplacements vers les parcs industriels mais aussi pouvait servir de mesure de mitigation pendant la réalisation des travaux sur la 132. En ce sens, les représentants du ministère des Transports demandaient à la ville de Candiac d'illustrer le projet et de produire une demande directement au ministre des Transports comme quoi le dossier serait parrainé par les municipalités concernées (soit Delson et Candiac). Les documents illustrant cette démarche sont présentés à l'annexe 6.

Notons que sur le plan alors présenté, toutes les intentions de développement de la Ville sont clairement indiquées quant aux vocations résidentielle et commerciale de même qu'au niveau d'un réseau routier local desservant l'ensemble du secteur du « quadrant sud-est ».

En novembre 2003 la corporation Les Développements Iberville achetait une superficie de 5,5 millions de pieds carrés en bordure des autoroutes 15 et 30 dans le « quadrant sud-est » pour la réalisation de leur projet commercial. Aujourd'hui un plan de développement a été élaboré, certains clients sont fortement intéressés, dont deux sont prêts à débiter des constructions pour le printemps 2005. A cette fin, Les Développements Iberville ont déjà adressé à la Ville une demande de procéder à la construction d'une partie du boulevard devant conduire au site en cause. (voir copie des documents à l'annexe7).

Depuis l'hiver 2003 , le propriétaire du terrain, Développement Urbain Candiac a vendu plusieurs milliers de pieds carrés, et il travaille actuellement à l'élaboration d'un concept de développement résidentiel qui pourrait comporter quelques 500 unités d'habitations. Déjà plusieurs plans ont été préparés et nous nous apprêtons (ville et promoteur) à accepter une version finale du projet (voir annexe 8). Ce propriétaire a déjà fait à la ville sa demande de services (aqueduc et égout), les travaux de conception des plans détaillés sont en cours et les dossiers seront très prochainement présentés aux différents intervenants pour en obtenir les autorisations nécessaires. La Ville a enclenché son processus de règlement d'emprunt pour la réalisation des travaux. Les mandats pour la réalisation de ces travaux seront octroyés en début octobre de la présente année.

Février 2004 : Après plusieurs discussions et offres d'achats auprès de Développement Urbain Candiac,, la firme Gestion Smith & Koenka achetait une superficie de 1,5 millions de pieds carrés dans le même secteur et ce, suite à des négociations ayant débuté à l'automne 2002. Le site en question se situe aux abords de la voie ferrée du CN près du boulevard Jean-Leman et servira à accueillir des studios de cinéma.

Déjà plusieurs versions des plans d'implantation et de construction ont été déposées à la Ville. En septembre 2003 une première demande de permis de construction était présentée. Compte tenu de l'évolution du dossier, un renouvellement de permis a été fait le 3 septembre 2004 afin de pouvoir y introduire de nouveaux plans revus et modifiés selon les besoins spécifiques du projet. Notons également qu'une demande en services électriques a également été faite auprès d'Hydro-Québec en octobre 2002. (voir plan d'implantation à l'annexe 9)

Aussi, en début 2004 d'autres acteurs se sont ajoutés, notamment, l'Agence métropolitaine de transport (et le MTQ). Le projet de train de banlieue s'est vu prolongé jusqu'à Candiac. Cette gare intermodale est essentielle au développement du train de banlieue Candiac/Montréal Dans un premier temps par l'aménagement temporaire d'une gare sur un terrain longeant la voie ferrée à proximité de l'autoroute 15. A plus long terme (5 ans), l'AMT prévoit

l'aménagement d'une gare intermodale dont le site sera plus au sud à proximité immédiate du tracé projeté de l'autoroute (tracé de la ville), dont le frontage du terrain serait sur le rang Saint-André (prolongement du boulevard Jean-Leman). D'ailleurs le quotidien La Presse du 22 septembre fait mention de ce projet qui est actuellement dans le processus d'appels d'offres pour la réalisation des travaux qui devraient débuter bientôt pour une mise en service pour la fin de l'année en cours. (Voir documents en annexe 10)

Depuis le début 2004, des intervenants ont clairement démontré leur intérêt pour l'implantation d'une plate-forme logistique. Ce concept d'intermodalité de transport des marchandises (par voies routière et autoroutière) prendrait place directement en front sur l'autoroute 15. Déjà des rencontres se sont tenues et d'autres sont prévues avec certains acteurs dont le ministère des Transports pour l'implantation d'un « centre d'assistance avancée », centre qui servirait à vérifier toute la documentation requise pour le dédouanement des produits exportés dans un objectif de décongestion des postes frontaliers (voir lettre d'intérêt jointe en annexe 11).

Concept de développement du pôle économique des autoroutes 15 et 30

Avec la venue du tracé sud de l'autoroute 30, la Ville de Candiac a du revoir son plan de développement (joint à l'annexe 12). Également dans un contexte de planification beaucoup plus général, ce site s'est vu attribué un rôle de pôle de développement économique tant par la CMM que la MRC, en raison du fait, notamment, que c'est la première zone urbaine que l'on rencontre à partir des lignes américaines, que ce secteur constitue un croisement autoroutier des plus importants pour le transport des marchandises, etc..

Or, en prenant en considération ces deux facteurs majeurs, un concept revisité a été élaboré. Pour ce faire, nous avons d'abord cherché à établir un corridor autoroutier qui soit le plus conviviale possible, tant par sa géométrie que sur son impact dans le milieu. Les objectifs ayant guidé l'étude de ce tracé contribueront à :

- ✚ Maintenir, voir améliorer le potentiel de développement du secteur;
- ✚ réduire les problématiques de bruits et de poussières que créeront la construction et par la suite, l'utilisation d'une autoroute;
- ✚ assurer une continuité dans l'axe est-ouest sans emprunter l'autoroute 15;
- ✚ éviter de modifier l'échangeur 99 de l'autoroute 30 actuelle;
- ✚ créer une géométrie plus sécuritaire du raccordement 15/30;
- ✚ ajouter un échangeur en complémentarité avec le projet de gare intermodale.

Ce sont donc les prémisses qui ont été indiquées aux spécialistes de conception autoroutière que la ville a mandaté. Le tracé que la ville retient répond prioritairement à ces objectifs.

Pour la Ville de Candiac, il est de première importance de positionner une infrastructure de la sorte à l'endroit qui propose le plus d'impacts positifs possibles. Nous croyons à l'importance du territoire agricole mais, dans une perspective de développement durable, la pérennité de cette partie du territoire agricole nous semble peu assurée. En ce sens, la limite régionale de la zone agricole montre de toute évidence un "empiètement" dans le périmètre urbain. Quant à l'autoroute, nous sommes convaincus que l'implantation d'une telle infrastructure aura une longévité nettement supérieure au maintien de la zone agricole.

En termes concrets, le concept tient compte et intègre les projets plus détaillés des principaux acteurs de développement du secteur :

- ✚ un aménagement commercial sur une superficie de cinq millions et demi (5,5) de pieds carrés;
- ✚ un développement résidentiel de six (6) millions de pieds carrés;
- ✚ l'implantation de studios de cinéma sur deux (2) millions de pieds carrés;
- ✚ l'aménagement temporaire d'une gare de train : à plus long terme l'implantation d'une gare intermodale;
- ✚ la mise en place d'une plate forme logistique;
- ✚ la mise en place d'une desserte routière et autoroutière adéquate pour le développement fonctionnel du secteur.

Présence de la zone agricole

Tel que précédemment mentionné, la majeure partie du territoire à l'étude se situe dans le périmètre d'urbanisation (17 millions de pieds carrés), quant à l'autoroute projetée, elle se trouve en zone agricole décrétée. L'ensemble du site à l'étude, comprenant à la fois la partie en zone blanche et celle en zone agricole, représente une superficie totale de près de 29 millions de pieds carrés.

Un plan des caractéristiques agricoles apparaît à l'annexe 13.

En zone agricole, la superficie est approximativement de 111 hectares (11,9 millions de pieds carrés). Cette superficie inclue le territoire comprenant le corridor autoroutier lui même (23,2 hectares), c'est donc une superficie de 87,8 hectares qui se trouve entre l'autoroute et le périmètre d'urbanisation.

A titre comparatif, le tracé projet au sud de Saint-Constant représente une superficie totale de 444 hectares, dont 364 sont enclavés entre le corridor autoroutier et le périmètre d'urbanisation (l'autoroute elle-même occupe à cet endroit une superficie de 80 hectares).

Relativement aux potentiels des terres, la partie située en zone agricole comporte des sols de catégorie 2 et 3 à peu près dans les mêmes proportions.

Mentionnons également que les sols de Candiac à cet endroit (en zone agricole), dans une proportion de 70%, sont des sols qui présentent un excès d'humidité (sous-classe w). L'utilisation pour l'agriculture est limitée par la présence d'un excès d'eau provenant de causes autre que l'inondation, soit : mauvais drainage, plan d'eau élevé, infiltration et ruissellement d'eau provenant d'endroits avoisinants. Aussi, dans une proportion de 30% (sous-classe x), ces sols sont l'objet d'une limitation modérée, causée par l'effet cumulé de plusieurs caractéristiques défavorables.

Les propriétaires occupant les lots situés de part et d'autre de la voie ferrée jusqu'au chemin Saint-André cultivent une superficie approximative de 42 hectares (maïs fourragés) alors que la partie au sud du boulevard Jean-Leman est en friche sur une superficie de 45,7 hectares.

Au sujet du passage de l'autoroute en zone agricole, la Commission du Bureau des audiences publiques écrit dans son rapport d'enquête de juin 2002 « ...qu'elle est d'avis que, dans une optique générale d'aménagement et de mise en valeur à long terme, il serait moins dommageable de faire passer l'autoroute dans le tracé sud ... » . Elle justifie cela par le fait que dans un optique de développement durable, une infrastructure d'une telle importance doit être positionnée au meilleur des endroits puisqu'elle y sera pour les décennies à venir.

La Ville de Candiac appuie cette position en autant qu'elle s'applique à l'ensemble du projet (St-Constant/Candiac) et c'est dans ce contexte qu'elle propose son tracé au sud.

La Ville refuse de faire les frais d'un débat sur la protection des terres agricoles ne s'adressant que pour son territoire.

Le projet du gouvernement

Le ministère des Transports souhaite présenter deux options pour le tracé traversant le territoire de Candiac. Un premier tracé (introduit à l'annexe 14) qui se trouve juste un peu au nord du tracé préconisé par la Ville. Ce tracé du ministère emprunte l'échangeur 99 de l'autoroute 30 actuel, engendrant ainsi des réaménagements importants au niveau de l'échangeur en question. De plus, l'autoroute aménagée au sol vient « couper » le chemin Saint-André, obligeant ainsi la construction d'un chemin de desserte longeant l'autoroute pour désenclaver la partie sud de Candiac et le territoire de Saint-Philippe.

La superficie approximative occupée par ce tracé du ministère en zone agricole représente presque quatre-vingt (80) hectares (incluant le corridor autoroutier lui-même, la voie de desserte et la partie enclavée entre l'autoroute projetée et le périmètre d'urbanisation). Alors comparativement au tracé préconisé par la Ville de Candiac, on constate un écart peu significatif dans le cadre d'un projet d'une telle envergure. Plus précisément, le tracé projeté par la Ville se constitue de 111 hectares, donc un différentiel de 21 hectares.

Quant à « deuxième tracé alternatif » présenté par le Ministère des Transports, il consiste à éviter le plus possible un tracé en zone agricole, quoiqu'il soit

impossible de l'éviter complètement. De la même manière que le précédent, ce tracé « alternatif » passe par l'échangeur 99 qui devra être modifié substantiellement, prévoit un raccordement avec en trèfle partiel et le plus long segment se situe en zone blanche. L'utilisation du territoire agricole demeure incontournable compte tenu de la localisation de l'échangeur 99.

Il est impératif de noter que le tracé « alternatif » nécessitera l'expropriation de deux résidences dont l'une d'elle, en valeur marchande, vaut au-delà d'un million de dollars. L'autoroute passerait également pratiquement en centre du terrain prévu pour l'implantation des studios de cinéma, (projet d'approximativement quarante (40) millions de dollars), projet qui ne pourrait voir le jour.

Mentionnons également que le tracé « alternatif » génère le déplacement et la reconstruction du boulevard Jean-Leman sud, qui se trouverait alors directement sur les terrains prévus pour le développement résidentiel. Ce tracé représente donc pour la municipalité une perte de potentiel de développement, ce qui se traduit évidemment par une perte de revenu qui selon les évaluations pourrait représenter plus de cent (100) millions de dollars d'investissement.

En plus des investissements importants perdus en raison d'un tel tracé, sa présentation comme tracé alternatif viendra anéantir tous les projets qui sont sur le point de se réaliser. En effet, sa présentation devant le BAPE retardera d'autant l'approbation des projets et si le BAPE devait malgré tout, recommander ce tracé, la Ville et les promoteurs devraient revoir au complet le développement du secteur et accepter de perdre les des millions en investissements déjà consentis.

La Ville de Candiac est donc tout à fait en désaccord avec ce tracé qui anéantira des efforts pour favoriser un développement de qualité et des investissements considérables consentis jusqu'à maintenant. Inacceptable non seulement parce que les représentants municipaux n'ont pas été consultés mais inacceptable en raison du fait qu'il existe déjà un tracé alternatif, en l'occurrence le passage par l'autoroute 15 où tout est déjà en place; projet d'ailleurs accepté et recommandé par le BAPE.

Selon les représentants municipaux le débat doit se tenir en fonction de deux tracés; soit le tracé proposé par la Ville en zone agricole et le tracé existant via l'autoroute 15. Au-delà des ces deux options, aucune autre n'est acceptable dans le contexte décrit à la présente.

Conclusion

En définitive, les représentants de la Ville de Candiac maintiendront leur position quant à leur tracé projeté compte tenu que ce dernier propose :

- ✚ Une meilleure géométrie respectant les objectifs de la municipalité tout en assurant un tracé sécuritaire et dont la fluidité sera également assurée.
- ✚ De maintenir le potentiel de développement de ce pôle économique reconnu tant par la MRC que la CMM.
- ✚ De respecter les investissements déjà consentis par plusieurs intervenants, tant publics que privés.
- ✚ Poursuivre le développement tel que prévu par des dizaines d'années de planification.
- ✚ De rentabiliser les investissements consentis dans les dimensionnements des infrastructures antérieurement faits dans l'optique du développement de ce territoire qui fait partie de la zone blanche depuis au moins quinze (15) ans.
- ✚ De renforcer le positionnement de la région en termes de pôle économiquement fort (tant sur le plan industriel que commercial).
- ✚ De procurer une « porte d'entrée » réellement urbaine au territoire de la CMM.

Bref, la Ville de Candiac est prête à enclencher toutes les démarches nécessaires dans le but d'assurer la poursuite de son développement qu'elle a toujours fait avec prudence, analyse, réflexion et orientations de qualité.