

Ville de Candiac

Audiences publiques du BAPE concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe

Mémoire de la Ville de Candiac

Le 22 septembre 2005

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION	1
2. LA PROPOSITION DE LA VILLE DE CANDIAC ET SES AVANTAGES COMPARÉS	3
2.1 Description des tracés	3
2.1.1 Le tracé proposé par le ministère des Transports	3
2.1.2 Le tracé Jean-Leman-Roussillon	4
2.2 Le tracé Jean-Leman-Roussillon : une contribution positive aux projets de développement économique et urbain de Candiac et de la région	5
2.2.1 Le dossier de développement du « Quadrant sud-est »	5
2.2.2 Les impacts du tracé proposé par le promoteur	13
2.2.3 Les éléments de solution apportés par le tracé Jean-Leman-Roussillon	19
2.2.4 Bilan en matière de développement urbain et économique	19
2.3 Le tracé Jean-Leman-Roussillon : une alternative de moindre impact en regard de l'environnement naturel	21
2.3.1 Les impacts du tracé proposé par le promoteur	21
2.3.2 Les éléments de solution apportés par le tracé Jean-Leman-Roussillon	22
2.3.3 Impacts comparés des tracés et bilan en matière d'environnement naturel	24
2.4 Le tracé Jean-Leman-Roussillon : une alternative gagnante en matière de géométrie routière	26
2.4.1 Le contexte et l'opportunité du projet	26
2.4.2 Contraintes relatives à l'élaboration du tracé	27
2.4.3 Les impacts du tracé proposé par le promoteur	30
2.4.4 Les éléments de solution apportés par le tracé Jean-Leman-Roussillon	33
2.4.5 Configuration souhaitable de l'échangeur A-15/A-30	33
2.4.6 L'accessibilité au Quadrant sud-est	35
2.4.7 Impacts comparés des tracés et bilan en matière de géométrie routière	36
2.5 Le tracé Jean-Leman-Roussillon : une alternative adéquate en matière d'impacts sur la protection du territoire et de l'activité agricoles	38
2.5.1 La caractérisation du territoire agricole	38
2.5.2 Impacts comparés des tracés et mesures de mitigation proposées	41
3. CONCLUSION	45

ANNEXE

F. Bernard experts-conseils, Étude d'impact agronomique, Rapport final, août 2005

1. PRÉSENTATION

La Ville de Candiac fut créée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale du Québec, le 31 janvier 1957. La Ville comptait alors une population de 320 habitants, la plupart résidant aux abords du fleuve. Plusieurs étaient des cultivateurs habitant la maison familiale le long de l'ancien chemin du Roy, d'autres étaient des Montréalais y possédant un chalet d'été.

Les choses ont bien changé depuis cette époque. Candiac s'est si rapidement développée qu'en 1969 la ville comptait déjà 4 800 habitants. Entre 1972 et 1992, la population de Candiac a doublé, passant de 5 500 à 11 064 personnes. Aujourd'hui, Candiac compte tout près de 14 000 habitants. Et son territoire, presque entièrement mis en valeur, s'inscrit toujours aussi activement au sein de la dynamique de développement de la métropole du Québec.

Pendant toutes ces années, Candiac s'est bâti une réputation de ville dynamique, toujours soucieuse d'offrir un milieu de vie de qualité au sein de la grande région montréalaise. En 1999 et 2000, Candiac se méritait d'ailleurs le prix Domus dans la catégorie « Municipalité de l'année », reçu pour la qualité de l'ensemble de ses projets domiciliaires. Candiac s'est également avérée à ce jour un terrain de choix pour l'implantation industrielle. La proximité de Montréal et des frontières américaines ainsi qu'une situation exceptionnelle au croisement de l'A-15 et de l'A-30 représentent des atouts indéniables ayant déjà largement porté fruit.

Dans le droit fil de son histoire, Candiac prépare, pour l'avenir, des réalisations à la hauteur de ses meilleurs potentiels. Trois grandes priorités mobilisent l'équipe décisionnelle de la Ville :

- Poursuivre dynamiquement le développement économique et urbain.
- Faire en sorte que la Ville assume pleinement son rôle métropolitain.
- Garantir à la population et aux acteurs économiques un environnement hautement favorable.

À cette fin, la Ville a mis au point un plan stratégique de développement faisant du « Quadrant sud-est » un pôle de développement économique de rayonnement régional, axé sur un développement mixte, à la fois résidentiel, commercial et industriel.

Or, la proposition de tracé du ministère des Transports pour le tronçon autoroutier qui nous intéresse comporte des impacts contraignants majeurs en regard de la mise en œuvre de ce projet clé. C'est pourquoi, l'objet du

présent mémoire est de documenter la Commission quant au caractère déterminant du choix de tracé pour l'avenir de Candiac.

Affirmons-le d'emblée : notre Ville est d'accord avec l'ensemble des objectifs qui soutiennent la proposition du ministère des Transports de compléter l'A-30, entre l'échangeur Jean-Leman et l'A-15. **Nous souhaitons cependant avancer une proposition de tracé (que nous nommerons le « tracé Jean-Leman-Roussillon ») conçue :**

- **pour atteindre pleinement chacun des objectifs poursuivis par le MTQ**
et
- **pour contribuer à l'atteinte de tous les objectifs de développement de Candiac et de la région.**

Notre mémoire démontre donc que tous les aspects du dossier concourent à rendre impératif le choix du tracé Jean-Leman-Roussillon. **Ainsi, pour la Ville de Candiac comme pour tous les acteurs du développement économique et urbain de Roussillon, le tracé Jean-Leman-Roussillon représente :**

- **Une contribution positive aux projets de développement économique et urbain de Candiac et de la région.**
- **Une alternative de moindre impact en regard de l'environnement naturel.**
- **Une alternative gagnante en matière de géométrie routière.**
- **Une alternative adéquate en matière d'impacts sur la protection du territoire et de l'activité agricoles.**

Après la présentation sommaire du tracé du MTQ et du tracé Jean-Leman-Roussillon, notre mémoire traite, successivement, de chacune de ces quatre dimensions.

2. LA PROPOSITION DE LA VILLE DE CANDIAC ET SES AVANTAGES COMPARÉS

2.1 DESCRIPTION DES TRACÉS

Nous voulons ici présenter succinctement le tracé préférentiel du ministère des Transports (MTQ) afin de bien mettre en évidence les particularités du tracé Jean-Leman-Roussillon.

2.1.1 Le tracé proposé par le ministère des Transports

L'étude d'impacts du MTQ examinait deux options de tracés, un tracé de référence et une variante, soit l'option préférentielle formellement recommandée par le MTQ (voir plan # 4). Seule l'option recommandée sera commentée au sein du présent mémoire.

Le tracé en question traverse des terres agricoles situées à l'est des quartiers urbanisés de la ville de Candiac et à l'ouest des secteurs de développement de la municipalité de Saint-Philippe. Le projet comporte deux voies rapides dans chaque direction et s'étend sur une longueur de 3,4 kilomètres. Il ne comprend aucun échangeur avec le réseau local. Seul un échangeur est prévu avec l'autoroute A-15. Cet échangeur fait toutefois partie intégrante du projet de construction de l'autoroute A-30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac. Il a été autorisé par décret gouvernemental le 19 mai 2004 (Décret 482-2004).

D'ouest en est, le tracé se décrit ainsi : le tronçon débute par une surélévation permettant de franchir l'autoroute A-15. Après s'être rapproché du niveau du sol, le tronçon doit à nouveau franchir, en dépression cette fois, la voie ferrée du CN. Enfin, une dernière surélévation est nécessaire à la hauteur de l'échangeur Jean-Leman afin de permettre les passages du chemin d'accès (à construire) vers Saint-Philippe et du tronçon Est (existant) de l'autoroute A-30.

Il est à noter que dans la proposition du MTQ, le rang Saint-André est scindé par la nouvelle autoroute. Il est prévu de construire un chemin de desserte longeant le flanc est de l'autoroute projetée afin de relier le rang Saint-André au chemin d'accès vers Saint-Philippe, de même qu'à la municipalité de Candiac.

2.1.2 Le tracé Jean-Leman-Roussillon

Le tracé Jean-Leman-Roussillon (voir les plans # 5 et # 10) diffère largement de celui du MTQ. Les différences les plus déterminantes s'énoncent comme suit, d'ouest en est :

- L'échangeur A-15 / A-30 adopte un design mieux adapté au projet d'ensemble de la A-30¹ et libérant plus d'espace utile en zone blanche à Candiac, approche permettant l'implantation de la plate-forme logistique intermodale prévue au Plan stratégique de développement du Quadrant sud-est (voir plus loin).
- Le tracé est, dans l'ensemble, positionné à équidistance des périmètres d'urbanisation de Candiac et de Saint-Philippe.
- Le tracé est aménagé en dépression à la hauteur des voies ferrées du CN et du rang Saint-André, préservant la continuité du rang Saint-André à l'aide d'un viaduc et laissant donc libre passage aux véhicules routiers et à la machinerie agricole. Évidemment, une telle approche permet d'éviter d'avoir à construire un chemin de desserte le long du flanc est du tronçon autoroutier comme le prévoit le MTQ.
- Le tracé vient s'intégrer en surélévation à l'A-30, à l'est de l'échangeur Jean-Leman, laissant donc ce dernier intact.
- Par ailleurs, le projet comporte un échangeur connectant l'A-30 au rang Saint-André en vue d'assurer une desserte adéquate à la gare de train de banlieue ainsi qu'au secteur résidentiel en voie de construction au sein du Quadrant sud-est.

¹ La configuration de l'échangeur accompagnant les tracés proposés par le MTQ a été conçue au moment où seule l'option de combiner l'A-30 à l'A-15 était envisagée. Cette configuration n'est pas optimale dans le contexte du projet d'ensemble de l'A-30, c'est-à-dire incluant le tronçon actuellement à l'étude par la commission du BAPE (voir la section 3,4 du présent mémoire).

2.2 LE TRACÉ JEAN-LEMAN-ROUSSILLON : UNE CONTRIBUTION POSITIVE AUX PROJETS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN DE CANDIAC ET DE LA RÉGION

2.2.1 Le dossier de développement du « Quadrant sud-est »

Le projet avancé par le MTQ traverse le Quadrant sud-est du territoire défini par le croisement actuel de l'A-30 et de l'A-15. Il s'agit d'un projet récent, conçu après que la Ville de Candiac et la MRC de Roussillon aient défini leur propre vision de développement pour le site et aient entrepris, avec des partenaires publics et privés, de réaliser toute une gamme d'études et de travaux sur le terrain pour mettre en œuvre cette vision.

Nous démontrerons ici que seul le tracé Jean-Leman-Roussillon peut représenter une contribution positive au développement en cours, le tracé proposé par le MTQ venant plutôt créer de fortes contraintes à l'ampleur, au rythme et à la qualité du développement prévu.

Comme nous le verrons ici tout d'abord, **ce développement constitue pour Candiac :**

- **Un projet structurant, planifié de longue date.**
- **Un enjeu clé de développement économique pour Candiac et pour la région.**
- **La poursuite de la stratégie historique de développement immobilier et urbain de la Ville.**

Un projet structurant, planifié de longue date

On peut dire que c'est à compter de 1988 que se succèdent de façon continue les efforts de planification et d'aménagement susceptibles d'assurer la réalisation des vastes potentiels du Quadrant sud-est.

Ainsi, dès 1988, lors de la révision de la zone agricole, tout le secteur en cause a fait l'objet d'une exclusion². La décision de procéder à l'exclusion reposait déjà à l'époque sur l'identification du potentiel de développement des fonctions industrielle, commerciale et résidentielle. Selon la Commission de protection du territoire agricole, ces terrains étaient abandonnées depuis plusieurs années et étaient la propriété 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.

² Le territoire faisant l'objet de l'exclusion fait 158 hectares ou encore 17 millions de pieds carrés.

Dès lors, diverses études ont été réalisées : potentiel de développement économique et urbain; positionnement des différentes fonctions urbaines; desserte en infrastructures; desserte routière et autoroutière (plus récemment), etc...

En 1993, avec la construction du tronçon Brossard/Candiac de l'autoroute A-30, la Ville de Candiac supervisait des pourparlers entre Développement urbains Candiac et Développement Iberville pour la réalisation d'un centre commercial auparavant prévu le long de l'autoroute A-15.

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 A-15 et A-30) et un secteur résidentiel (en bordure de Jean-Leman), l'ensemble de ces fonctions occupant ainsi toute la zone urbaine du site en cause. Les orientations et les affectations adoptées dans ce rapport sont ensuite traduites au schéma d'aménagement de Roussillon et aux plans d'urbanisme et de zonage de la Ville.

En 2000, dans le contexte de discussions avec le MTQ entourant l'implantation de l'A-30 sur la R-132, la Ville revoit le plan directeur du Quadrant sud-est. À cette occasion, à la demande du MTQ, le développement commercial prévu jusqu'alors au « Triangle Iberville » est mis de côté, au profit d'une vocation résidentielle (dont l'achalandage, moins important que pour un pôle commercial, pourra être supporté par les travaux et équipements prévus alors par le MTQ). Parallèlement, le projet de développement commercial de rayonnement régional est repositionné dans le Quadrant sud-est, à l'intersection des A-15 et A-30 (voir plan #1).

À la suite du choix gouvernemental de construire un tronçon de l'autoroute A-30 au sud des villes de St-Constant et Delson en territoire agricole, le Conseil de la Ville de Candiac confirmait par adoption (en juin 2004) un plan stratégique de développement faisant du Quadrant sud-est le « pôle économique » à établir au croisement des autoroutes A-15 et A-30.

Le Quadrant sud-est constitue en quelque sorte pour Candiac et pour la région une opportunité privilégiée de réaliser un développement d'envergure régionale.

Insérer

Plan 1

Plan directeur du Quadrant sud-est, 2000

Un enjeu clé de développement économique pour Candiac et pour la région

Le Plan stratégique de développement du pôle économique des autoroutes 15 et 30 (Quadrant sud-est) (ci-après dénommé : le Plan stratégique) constitue dorénavant la politique officielle de développement du Quadrant sud-est.

Ce plan intègre les orientations formulées de longue date en vue de poursuivre la constitution du milieu de vie de qualité que constitue notre ville. Mais il permet également de réaliser le plein potentiel de développement économique de notre territoire, reconnu par toute la région comme porte d'entrée à la région montréalaise et lieu charnière des transports pour l'Est du continent.

Globalement, le Plan stratégique propose de faire du Quadrant sud-est un **pôle de développement économique régional conçu** :

- **pour consolider la fonction de porte d'entrée au Québec et à la métropole assumée par la MRC de Roussillon;**
- **pour profiter adéquatement des valeurs ajoutées offertes par la localisation privilégiée d'un territoire desservi par la future autoroute de contournement de Montréal, par un lien autoroutier direct avec les Etats-Unis, par les réseaux de voies ferrées et par le réseau de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport.**

Ce Plan stratégique résulte d'un effort concerté de planification soutenu par divers experts (consultants en développement stratégique et économique, en ingénierie autoroutière, en circulation, en environnement, etc.) et unissant les intervenants municipaux et les différents acteurs du développement (MRC de Roussillon, CLD de Roussillon, propriétaires de terrain, développeur commercial, représentants des studios de cinéma, Agence métropolitaine de transport, ministère des Transports, etc...).

Les grandes composantes du **pôle de développement économique régional** se décrivent ainsi :

- **Plate-forme logistique intermodale.** La réalisation de la A-30 consacrerait la MRC de Roussillon et, plus encore, l'intersection A-15/A-30 comme la porte d'entrée du Québec et de la métropole. Afin de cristalliser cette fonction, divers intervenants contribuent actuellement à la confection d'un projet de plate-forme logistique intermodale par lequel on favoriserait les échanges commerciaux reliés à l'importation et à l'exportation des produits. Ce projet ne peut prendre place

qu'au sein du périmètre A-30/A-15/voie ferrée, là où la multi-modalité est disponible.

- **Mégacentre commercial.** Un développement commercial logé sur 50 hectares (5,4 millions pi²) le long des autoroutes A-15 et A-30 viendra desservir la portion Sud-Ouest de la métropole. Sa localisation offre visibilité et accessibilité tout en réalisant une zone tampon entre les voies autoroutières et le développement résidentiel situé au cœur du pôle de développement.
- **Vocation industrielle de prestige.** Un secteur industriel de prestige, notamment occupé par des studios de cinéma sera implanté en bordure de la voie ferrée, le tout pour une superficie de 19 hectares (2 millions pi²).
- **Développement résidentiel.** Au cœur du site, soit à proximité du boulevard Jean-Leman, s'étendra un développement résidentiel atteignant les 600 unités d'habitation sur 52 hectares (5,6 millions pi²) en zone blanche.

Vision concrètement supportée par la réglementation d'urbanisme de la Ville de Candiac, la réalisation du pôle de développement régional au sein du Quadrant sud-est **répond à des intentions clairement exprimées par la MRC de Roussillon** au sein de son schéma d'aménagement révisé, orientations qui s'expriment ainsi : « Positionner la MRC comme porte d'entrée industrielle de la région métropolitaine de Montréal », « Positionner le MRC comme une destination industrielle de choix dans la région métropolitaine de Montréal par le biais du développement d'un pôle régional situé sur le territoire des villes de Delson et Candiac » et « Faire de la MRC la plaque tournante des services de transport des marchandises en direction des Etats-Unis et de l'Ontario ».

La réalisation du pôle de développement économique régional est également **en parfaite concordance avec les orientations du gouvernement et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)**. Conformément aux orientations gouvernementales et métropolitaines, la création du pôle aura pour effets de :

- Renforcer la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et que plaque tournante.
 - Soutenir le développement des pôles économiques par une meilleure intégration des réseaux et des systèmes de transport des personnes et des marchandises.
 - Favoriser l'utilisation accrue du transport en commun.
 - Favoriser l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport.
-

- Favoriser la rentabilisation des infrastructures et des services d'utilité publique (aqueduc, égout, électricité, routes, infrastructures de transport collectif, etc.).

Un développement poursuivant la stratégie historique de développement immobilier et urbain de Candiac et, déjà, en voie de mise en oeuvre

Le Quadrant sud-est constitue un nouveau secteur en développement dans la poursuite d'un développement urbain s'étant réalisé en continu du fleuve vers l'intérieur des terres, le tout tel qu'inscrit au plan d'urbanisme et selon les directives énoncées au sein des plans directeurs de réseaux (aqueduc, égout, autres services d'utilité publique).

Le développement immobilier et urbain du Quadrant sud-est est déjà pleinement entamé et une somme importante d'investissements a déjà été engagée, les divers partenaires concernés ayant posé les gestes suivants :

- Études diverses de scénarios de développement et de rentabilité du projet.
 - Mise au point et promotion du concept de plate-forme intermodale.
 - Acquisition par Développement Iberville (le 28 novembre 2003) d'une bande de terrain de 50 hectares (5 408 000 pi²) longeant les autoroutes A-15 et A-30 pour des fins commerciales. Développement Iberville a déposé des plans d'aménagement à la Ville et poursuit les négociations avec les entreprises de commerce de détail souhaitant s'implanter sur les lieux. La réalisation de trois projets de grandes surfaces (alimentation; quincaillerie et consommation en formule « club ») est à ce jour confirmée, le tout en vue d'une mise en chantier dès le printemps 2006.
 - Acquisition par Gestion Smith & Koenka (le 5 février 2004) d'une superficie de 14 hectares (1,5 million pi²) longeant partiellement le boulevard Jean-Leman et la voie ferrée du CN, en vue de la réalisation de studios de cinéma dont la construction est imminente. Il s'agit d'un investissement privé de l'ordre de quelque 40 millions \$.
 - Aménagement d'une gare de l'Agence métropolitaine de transport sur une base temporaire en vue, selon les ententes signées, de réaliser une importante gare intermodale dans le futur.
 - Construction des infrastructures municipales : élargissement du Viaduc Jean-Leman (1995); construction récente (2004) de collecteurs dans le secteur industriel en vue de desservir le secteur à l'étude; prolongation (en cours) des
-

conduites maîtresses des réseaux d'aqueduc, d'égout et d'autres services d'utilités publiques sous l'A-15. Il s'agit de travaux totalisant près de 5 millions \$.

- Acceptation du plan de lotissement pour un développement résidentiel de quelque 600 habitations sur 5,6 millions de pi², mis en chantier dès octobre 2005 et complété au cours de 2008.
- Négociations avec les partenaires privés; confection d'ententes quant au partage des coûts et des responsabilités; préparation des règlements d'emprunt à mettre en vigueur en vue du début des travaux; etc.

À insérer

Plan 2
Concept d'aménagement de la MRC de Roussillon

2.2.2 Les impacts du tracé proposé par le promoteur

Dans l'ensemble, le tracé avancé par le MTQ compromet tant l'ampleur que le rythme et la qualité du développement immobilier prévu au sein du pôle de développement économique régional.

Les inconvénients du tracé proposé se résument en quatre éléments :

- La dévalorisation du milieu, le ralentissement du développement et la démobilité des partenaires.
- Le confinement du projet stratégique de plate-forme logistique multimodale.
- L'enclavement du territoire.
- La réduction du potentiel de rentabilisation des infrastructures publiques.

Constat #1

Le tracé proposé par le ministère des Transports comporte une large gamme d'inconvénients susceptibles de provoquer la dévalorisation du milieu en devenir, le ralentissement du développement et la démobilité des partenaires.

Le tracé proposé par le MTQ provoque l'enclavement du Quadrant sud-est, restreint l'accessibilité au secteur, crée du bruit et d'autres nuisances au développement résidentiel projeté (qui sera largement construit lorsque les travaux du MTQ commenceront) et compromet la réalisation du projet de plate-forme logistique multimodale. Une telle situation semble due au fait que l'étude des impacts a été réalisée sans que soit tenu en compte le programme entier de développement prévu au Plan stratégique de développement du Quadrant sud-est. Il en résulte notamment que le développement résidentiel en voie de mise en œuvre subit déjà les hésitations du promoteur en cause. Il va de soi que la fonction résidentielle est particulièrement affectée par les nuisances associées à la présence de voies autoroutières.

Constat #2

Le tracé proposé par le MTQ a pour effet de compromettre la réalisation du projet de plate-forme logistique multi-modale, privant ainsi la Ville, la MRC et la région des potentiels et des retombées associés à une telle fonction.

Le MTQ ne propose nulle mesure compensatoire à cet égard.

Le concept de plate-forme logistique intermodale consiste à réunir les principaux acteurs des circuits de la distribution de produits ainsi que les services douaniers du Canada et des États-Unis. Le projet favoriserait les échanges commerciaux reliés à l'exportation et à l'importation des produits.

Physiquement, on retrouverait dans ce parc immobilier un ensemble d'entrepôts dont certains spécialisés (ex : entrepôt réfrigéré), des bureaux et des équipements d'interface route/rail.

Le site de Candiac est idéal pour une telle implantation, compte tenu de sa situation au cœur de l'axe nord-sud, par lequel transitent la plupart des marchandises expédiées et reçues dans l'est du Canada. Puisque le concept repose sur l'efficacité du transport de marchandises, la multimodalité (réseaux autoroutiers et ferroviaires) doit être disponible, comme c'est le cas à Candiac.

Le projet élaboré à l'origine par la Ville de Candiac réservait plus de 40 hectares bruts de terrain à cette fonction en zone blanche. Or, **le tracé proposé par le MTQ vient empêcher la réalisation de ce grand projet structurant puisque le territoire devant accueillir la plate-forme logistique est mobilisé aux fins de l'échangeur A-30/A-15.** On verra plus loin (section 3,4 traitant de géométrie routière) que la Ville de Candiac propose un échangeur dont la géométrie est plus adéquate, et qui a pour avantage de libérer suffisamment d'espace brut au sol pour le développement d'une plate-forme logistique digne de ce nom.

Insérer

Plan 3

Le Quadrant sud-est en 2015

Potentiel de développement sans tracé autoroutier

Insérer

Plan 4

Le Quadrant sud-est en 2015

Potentiel de développement avec tracé préférentiel du MTQ

Insérer

Plan 5

Le Quadrant sud-est en 2015

Potentiel de développement avec tracé Jean-Leman-Roussillon

Constat #3

Le tracé proposé par le MTQ vient enclaver le périmètre où serait implanté le nouveau pôle de développement économique régional alors que les besoins d'accessibilité iront croissants.

Le tracé proposé par le MTQ a pour effet de limiter à un seul endroit, l'échangeur Jean-Leman, toute possibilité d'accéder à la zone. Cette approche vient ajouter un nouvel achalandage à un échangeur déjà considéré insuffisant pour suffire à la demande, compte tenu de l'implantation prochaine du centre commercial à l'intersection A-15/A-30. C'est dire que, plus que physiquement enclavé, le périmètre prévu pour l'implantation du nouveau pôle de développement économique régional risque de voir son accessibilité occasionnellement diminuée pour cause de surachalandage de l'échangeur Jean-Leman.

Constat #4

Le tracé proposé par le MTQ a pour effet de limiter le potentiel de développement aussi bien que d'en ralentir le rythme. Il s'agit là d'une cause évidente de réduction du potentiel de rentabilisation des infrastructures publiques, soit l'une des grandes priorités du gouvernement et de la Communauté métropolitaine de Montréal.

On sait que d'importantes sommes ont déjà été investies par les corps publics dans la réalisation d'infrastructures, notamment une gare de l'Agence métropolitaine de transport. Les impacts négatifs sur le développement projeté auront, dans l'ensemble, pour effet de nuire aux efforts de rentabilisation de la dépense publique en agissant sur le rythme et la valeur du développement et sur les conditions d'accessibilité au secteur et à la gare de train de banlieue (voir la section 3,4).

Constat #5

En matière d'impacts sur l'environnement, le tracé proposé par le MTQ repose sur la seule préoccupation de réduire l'empiètement en zone agricole, situation qui explique notamment les impacts négatifs identifiés sur les projets de développement poursuivis par Candiac et la région.

En définitive, force est de reconnaître que le MTQ a cherché à concevoir un tracé qui limite au minimum l'empiètement en zone agricole, ce au détriment des autres considérations environnementales. Une telle approche explique le caractère limité de l'étude d'impacts déposée, ainsi que la non prise en compte des impacts négatifs sur le développement souhaité par la Ville et par la région au sein du Quadrant sud-est.

2.2.3 Les éléments de solution apportés par le tracé Jean-Leman-Roussillon

Le tracé Jean-Leman-Roussillon a été conçu notamment dans le but de faire en sorte que le milieu profite des impacts positifs du projet de création du tronçon autoroutier sans pour autant subir les impacts négatifs précités. Ainsi, ce tracé permet de :

- Réaliser l'ensemble des composantes du Plan stratégique de développement du Quadrant sud-est dans des conditions adéquates, au bénéfice de la Ville, de la MRC et de la métropole.
- Contourner à bonne distance le périmètre d'urbanisation, réduisant ainsi l'impact du bruit, des poussières et des émanations de gaz dans l'air, et permettant donc de préserver le potentiel de développement résidentiel.
- Maintenir la desserte routière locale.

2.2.4 Bilan en matière de développement urbain et économique

Ultimement, sur la base de la seule problématique de développement économique et urbain, **il faut conclure à l'intérêt stratégique pour l'ensemble des instances locales et régionales de réaliser le projet selon le tracé Jean-Leman-Roussillon.** Les avantages associés à ce choix de tracé se présentent, globalement, ainsi :

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet de conserver le potentiel de développement déjà présent avant que soit envisagé le projet autoroutier.
- Il préserve la possibilité de réaliser le projet de plate-forme logistique intermodale.
- Il permet de maintenir le niveau de qualité des projets de développement envisagés, tant résidentiel que commercial.
- Il crée enfin de meilleures conditions d'accessibilité au développement prévu au sein du Quadrant sud-est, au bénéfice de chacune des composantes du pôle de développement économique régional en voie de réalisation.

2.3 LE TRACÉ JEAN-LEMAN-ROUSSILLON : UNE ALTERNATIVE DE MOINDRE IMPACT EN REGARD DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL

2.3.1 Les impacts du tracé proposé par le promoteur

Selon les experts consultés par la Ville de Candiac, la proposition de tracé avancée par le MTQ a fait l'objet d'une étude d'impacts incomplète, tant en matière d'inventaires floristiques que fauniques. Dans les circonstances, des indices laissent croire que des milieux naturels protégés, de même que des espèces animales à statut précaires pourraient être menacés par le projet.

Constat #6

Le tracé proposé par le MTQ, conçu en fonction d'une étude d'impacts incomplète, détruit un boisé qui contient vraisemblablement des milieux humides.

Le tracé du MTQ touche de façon considérable le boisé longeant le boulevard Jean-Leman sud. Ce boisé, décrit comme une friche dominée par une frênaie de Pennsylvanie à saules, pourrait contenir des milieux humides.

Hormis une liste d'espèces qui semble exhaustive, le promoteur ne donne aucun détail sur la distribution de ces espèces à l'intérieur du boisé. Pourtant, plusieurs espèces citées au tableau 1 de l'étude d'impact (page 38) sont des espèces obligées ou facultatives de milieux humides. Considérant la présence de ces espèces, il semble que des milieux humides soient présents alors qu'aucune caractérisation n'en est faite dans l'étude. La figure 13 de l'étude d'impacts montre pourtant un petit marais dominé par le phragmite. De plus, une photo-interprétation sommaire effectuée sur ces boisés suggère la présence de plusieurs petits milieux humides.

La référence associée aux données d'inventaire fournies par le promoteur précise qu'il s'agit d'un inventaire des espèces végétales à statut précaire, et non d'une caractérisation des groupements végétaux présents dans ce boisé. Il apparaît donc que le promoteur a omis d'effectuer un inventaire des milieux humides.

Constat #7

Le tracé proposé par le MTQ, conçu en fonction d'une étude d'impacts incomplète, détruit potentiellement les habitats d'espèces animales à statut précaire.

L'absence de caractérisation d'éventuels milieux humides suggère la méconnaissance du milieu par le promoteur. En effet, hormis des données limitées sur la faune ichtyenne, aucun inventaire de la faune n'a été effectué, que ce soit dans le boisé, dans les divers fossés agricoles ou dans les friches arbustives. Le promoteur se contente de fournir une liste des espèces potentiellement présentes sur le site, sans en spécifier la distribution ou l'abondance.

La présence de milieux humides non documentée, situés dans le boisé et un peu partout sur le territoire, suggère que des espèces de l'herpétofaune à statut précaire, d'intérêt ou ayant un statut préoccupant, peuvent être présentes.

Aucun inventaire réel de l'avifaune n'a eu lieu et le rapport ne cite qu'une liste d'espèces potentiellement présentes, probablement issue de la base de données EPOQ ou du Centre St-Laurent (Environnement Canada). Or, de telles listes réfèrent à des territoires beaucoup plus grands. Un inventaire devrait être réalisé afin de déterminer l'importance réelle des impacts du tracé sur l'avifaune. Encore une fois, l'absence de caractérisation des milieux humides, des zones riches en espèces animales, pourrait sous-estimer de façon non négligeable l'abondance et la biodiversité de la faune avienne.

L'étude précise qu'il n'y a pas d'habitats du poisson dans la zone d'étude. Pourtant, des espèces indigènes telles le tête-de-boule sont présentes dans le grand étang (99, rang Saint-André). De telles espèces pourraient aussi être présentes dans les milieux humides non caractérisés. Le promoteur indique que cet étang sera remplacé mais il ne précise pas le lieu ni les caractéristiques du futur bassin. Un plan d'aménagement intégré avec les autres éléments biologiques, physiques et humains devrait être élaboré.

2.3.2 Les éléments de solution apportés par le tracé Jean-Leman-Roussillon

Des efforts sommaires de caractérisation ont été faits pour le tracé Jean-Leman-Roussillon. Dans l'ensemble, ils démontrent qu'en se situant sur du territoire cultivé ou ayant été cultivé autrefois, les impacts sur la flore et la faune sont, pour l'essentiel, évités. En effet, le tracé ne traverse aucun boisé, marais, marécage, tourbière, etc.

Là où les terres agricoles sont cultivées, les milieux naturels sont peu abondants. Dans les secteurs non cultivés, le type et la qualité de leur végétation indiquent qu'ils n'ont été que récemment abandonnés. Ceci n'a donc pas permis l'établissement et la croissance d'espèces végétales arbustives et arborescentes. Une végétation herbacée de type « champs ouverts » a rapidement colonisé ces secteurs abandonnés. Les verges d'or, la valériane, le panais, les mélilots et les chardons sont les espèces les plus fréquentes. L'absence de boisé et de friche arbustive ou arborescente limite passablement la richesse spécifique et la succession végétale. Les espèces végétales arbustives et arborescentes sont toutefois plus présentes le long des fossés agricoles, des secteurs non cultivés, souvent moins praticables, maintenus plus naturels afin de limiter l'érosion des berges des fossés. Malgré une diversité spécifique plus importante le long des fossés et une plus grande présence des strates de végétation arbustive et arborescente, ces secteurs ne forment pas des boisés. Ils ne font que diversifier la mosaïque d'habitats.

Il est reconnu dans le milieu scientifique et par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et Parcs, que les terres et les friches agricoles sont pauvres en espèces rares et ont peu de chance d'abriter des espèces végétales désignées menacées, vulnérables ou susceptibles de l'être.

Pour ce qui est de la faune, on peut dire que la faible qualité de l'habitat et l'absence d'une mosaïque végétale diversifiée limitent la richesse et l'abondance fauniques du secteur.

Les oiseaux communément observés dans les milieux ouverts et près des habitations (bruants, chardonnerets, parulines, carouges, quiscales) forment l'essentiel de la communauté d'oiseaux présente, à laquelle s'ajoutent quelques oiseaux de proie (buses, éperviers, etc.) attirés par les micro-mammifères qui fréquentent les champs abandonnés.

Les seules zones abritant des amphibiens sont les fossés agricoles et les cours d'eau. Le caractère intermittent de ces cours d'eau limite toutefois la richesse et leur abondance aux espèces communes telles la rainette versicolore, la rainette crucifère et la grenouille des bois. En ce qui concerne les couleuvres, l'absence de sols rocheux ou nus limite les possibilités d'occurrence de ces espèces, car la plupart des couleuvres ne fréquentent pas les fossés.

Plusieurs mammifères peuvent être présents sur le site. Le seul représentant observé et possible pour la grande faune est le cerf de Virginie. Les terres agricoles abandonnées ou non sont susceptibles d'abriter plusieurs mammifères rongeurs tels les souris et les campagnols. Les mammifères adaptés au milieu urbain, telles la moufette et le raton laveur, peuvent aussi être présents sur le site. La proximité de certains boisés de ferme

peut également permettre la présence du lièvre d'Amérique, du lapin à queue blanche et des représentants de la famille des Mustéolidés (belettes, hermines, etc.).

En résumé, la faible qualité en habitats du secteur limite l'établissement d'une faune diversifiée ou abondante. Outre les fossés agricoles, l'absence de communautés végétales humides ou rares suggère que le tracé Jean-Leman-Roussillon présente peu ou pas de contraintes environnementales, puisqu'il passe presque entièrement sur des terres en friche et qu'il touche très peu de milieux naturels.

2.3.3 Impacts comparés des tracés et bilan en matière d'environnement naturel

Le tracé Jean-Leman-Roussillon propose de limiter les pertes d'habitats fauniques et floristiques en s'éloignant des principaux secteurs où des enjeux biologiques réels et potentiels pourraient être identifiés. En effet, le passage en milieu agricole permet d'éviter la frênaie de Pennsylvanie à saules et l'étang situé au 99, rang Saint-André. La frênaie, qui constitue une mosaïque végétale boisée relativement rare dans la région en raison de sa vocation agricole, constitue non seulement un milieu de vie pour la faune et la flore, mais permet aussi de maintenir un écran visuel et sonore qui réduira les impacts associés au passage de cette section de l'A-30. Sa présence dans le secteur contribue également à accroître la diversité végétale. C'est cette diversité d'habitats déjà grandement restreinte dans la région qui permet le maintien de la richesse faunique et floristique.

Selon nos estimations, l'impact comparé des deux tracés permet de constater que le tracé Jean-Leman-Roussillon est nettement celui de moindre impact (voir Tableau 1). La comparaison des deux tracés suggère que le tracé proposé par Ville de Candiac induit des impacts globaux plus faibles que dans le cas du tracé proposé par le MTQ. À noter que les impacts du tracé du MTQ sont surtout d'importance indéterminée, puisque le manque de données résultant de l'absence d'inventaire ne permet pas de statuer sur l'importance réelle de ces impacts.

TABLEAU 1
IMPACTS COMPARÉS DES TRACÉS SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL

Objet	Critère	Tracé	Effets	Impact	Mesures d'atténuation ou de compensation
Flore	Milieux humides	MTQ	Pertes non négligeables	Moyen	Pas de mesures proposées, récréation de l'étang
		Jean-Leman-Roussillon	Aucune perte	Nul	Pas de mesures nécessaires
	Fossés et cours d'eau	MTQ	Pertes négligeables	Faible	Pas de mesures proposées
		Jean-Leman-Roussillon	Pertes mineures	Faible	Relocalisation et aménagement du ruisseau Saint-André et des fossés touchés
	Espèces à statut précaire	MTQ	Aucune perte	Nul	Pas de mesures nécessaires
		Jean-Leman-Roussillon	Aucune perte	Nul	Pas de mesures nécessaires
	Habitats et mosaïques végétales	MTQ	Pertes moyennes	Moyen	Pas de mesures proposées
		Jean-Leman-Roussillon	Pertes négligeables	Faible	Pas de mesures proposées
Faune	Herpétofaune	MTQ	Effets indéterminés	Indéterminé	Pas de mesures proposées
		Jean-Leman-Roussillon	Pertes mineures	Faible	Aménagement du ruisseau Saint-André et des fossés touchés
	Avifaune	MTQ	Effets indéterminés	Indéterminé	Pas de mesures proposées
		Jean-Leman-Roussillon	Pertes mineures	Faible	Pas de mesures nécessaires
	Ichtyofaune	MTQ	Pertes mineures	Faible	Pas de mesures proposées
		Jean-Leman-Roussillon	Pertes mineures	Faible	Aménagement du ruisseau Saint-André et des fossés touchés
	Mammifères	MTQ	Pertes moyennes	Moyen	Pas de mesures proposées
		Jean-Leman-Roussillon	Pertes négligeables	Faible	Pas de mesures nécessaires
	Espèces à statut précaire	MTQ	Effets indéterminés	Indéterminé	Pas de mesures proposées
		Jean-Leman-Roussillon	Aucune perte	Nul	Pas de mesures nécessaires

2.4 LE TRACÉ JEAN-LEMAN-ROUSSILLON : UNE ALTERNATIVE GAGNANTE EN MATIÈRE DE GÉOMÉTRIE ROUTIÈRE

Le tracé Jean-Leman-Roussillon a été conçu par une équipe d'experts-conseils hautement spécialisée. L'analyse présentée ici repose sur la démarche de réflexion et de conception empruntée par ces experts.

2.4.1 Le contexte et l'opportunité du projet

Lors des audiences publiques du BAPE en 2002, le projet du prolongement de l'autoroute A-30 (option sud) du MTQ prévoyait se raccorder à l'autoroute A-15 existante juste au nord du poste de contrôle routier. Cette configuration impliquait une discontinuité de l'autoroute A-30 venant se combiner à l'autoroute A-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/R-132 et un nouvel échangeur A-30/A-15. Or, ces deux échangeurs comportent plusieurs inconvénients en regard de la sécurité routière et de la fluidité. Il est entre autres reconnu que les boucles composant ce type d'échangeur sont propices 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 MTQ prévoit y corriger la géométrie pour prévenir d'autres accidents. De plus, les zones d'entrecroisements véhiculaires, situées entre les boucles de l'échangeur A-30/A-15/R-132 existant, sont très courtes, 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 et pour le bénéfice de l'ensemble des usagers, il apparaît donc opportun de prévoir le prolongement de l'A-30 au-delà de l'A-15 en empruntant un tracé plus direct jusqu'à l'A-30 existante.

En plus des avantages associés à la sécurité routière et la fluidité, ce nouveau tronçon permettrait à chaque usager de la route de sauver environ 1,7 kilomètre par rapport au scénario qui transite sur l'A-15.

2.4.2 Contraintes relatives à l'élaboration du tracé

Pour établir le meilleur tracé autoroutier, il est d'abord essentiel d'identifier les principales contraintes. Puisque la localisation de l'A-30 a été établie par décret à l'ouest du tronçon Jean-Leman, nous tenons pour acquis que le tracé Jean-Leman devra se raccorder au tracé de référence du MTQ vis-à-vis l'A-15. La deuxième contrainte consiste à raccorder le tracé Jean-Leman à l'A-30 existante juste à l'est de l'échangeur Jean-Leman. Ces deux contraintes principales, qui fixent les points de raccordement à chaque extrémité du tronçon Jean-Leman, sont identifiées par des cercles rouge sur **le plan #6** apparaissant en page suivante.

Entre ces deux contraintes principales, se trouvent deux autres contraintes importantes identifiées par des cercles jaunes sur le même plan. Dans un premier temps, il est essentiel de préserver l'intégrité de l'échangeur Jean-Leman pour exploiter au maximum les infrastructures existantes, surtout en considérant les sommes investies par la Ville de Candiac pour élargir ce viaduc il y a quelques années. Le tracé proposé devra donc passer au sud-est de l'échangeur Jean-Leman.

Dans un deuxième temps, il nous apparaît important d'éviter le nouveau quartier résidentiel de St-Philippe situé à l'intersection du rang St-Joseph et de l'A-30.

Ces quatre contraintes, de concert avec les normes de conception routière du MTQ, permettent de délimiter un corridor de tracés possibles. Ce corridor est illustré sur le plan #7.

Le meilleur tracé représente celui qui minimise l'impact sur l'ensemble des critères analysés. En ce qui concerne le présent projet, il y a lieu de considérer l'impact sur les terres agricoles, l'environnement (sonore, visuel, qualité de l'air, milieu naturel, etc.), le transport (accessibilité, capacité, fluidité, sécurité), le développement économique, les coûts, etc.

Le tracé 3 ne présente pas d'intérêt en regard des différents critères analysés si l'on considère ses impacts sonore, visuel et sur la qualité de l'air du côté de Saint-Philippe.

Insérer

Plan 6
Contraintes

Insérer

Plan 7

Corridor + tracés

2.4.3 Les impacts du tracé proposé par le promoteur

Constat #8

Le tracé proposé par le MTQ, plutôt que de constituer une solution optimale, comporte des impacts négatifs sur l'environnement naturel et sur le milieu bâti ainsi que d'importantes faiblesses sur le plan de la géométrie routière

Le tracé 1 du plan #7 représente schématiquement le tracé du MTQ illustré au plan #8. Ce tracé, conçu en vue de minimiser l'empiètement sur les terres agricoles, oblige d'exproprier la maison au 99, rang Saint-André, génère des impacts plus importants sur le quartier résidentiel de Candiac en voie de réalisation (poussières, bruit, qualité de l'air) et détruit le boisé le long du boulevard Jean-Leman.

D'un point de vue transport, ce tracé oblige la population locale à effectuer certains détours par l'élimination de la continuité du rang Saint-André et l'ajout d'une voie de desserte du côté est de la nouvelle autoroute. Cette situation pourrait être évitée en construisant un viaduc dans l'axe du rang Saint-André pour passer au-dessus de l'A-30. La localisation du tracé, qui passe très près du quartier résidentiel en voie de construction et du boulevard Jean-Leman, complique cependant la réalisation de cet aménagement, puisqu'il faut alors raccorder le rang Saint-André avec le boulevard Jean-Leman qui se situe au niveau du terrain naturel.

Ce viaduc est donc possible, mais il impliquerait de conserver le rang Saint-André au niveau du terrain naturel et de modifier le profil de l'A-30 pour qu'elle passe complètement sous les voies ferrées et le rang Saint-André.

Également, le tracé du MTQ passe dans l'échangeur Jean-Leman, ce qui complique la géométrie dans ce secteur. La configuration proposée pour raccorder cet échangeur n'est pas conventionnelle et n'est pas la norme au MTQ. Habituellement, les concepteurs tentent d'éviter d'implanter un lien routier face à une bretelle autoroutière.

Dans les circonstances, cette configuration risque de fonctionner à court-moyen terme, puisque les débits de circulation sont relativement faibles du côté de Saint-Philippe. Cependant, par rapport à la situation actuelle, ce nouvel échangeur est plus compliqué à comprendre pour les usagers. L'élimination de la voie de desserte et l'ajout d'un viaduc sur le rang Saint-André permettraient de simplifier l'échangeur Jean-Leman, puisqu'il n'y aurait plus d'intersection du côté nord de l'A-30.

Du seul point de vue géométrie routière, et notamment pour faciliter le raccordement de l'échangeur Jean-Leman, **il y aurait donc lieu d'éloigner le tracé de l'A-30, d'éliminer la voie de desserte et d'ajouter un viaduc dans l'axe du rang Saint-André pour préserver la continuité du réseau local.**

Insérer

Plan 8
Tracés MTQ

2.4.4 Les éléments de solution apportés par le tracé Jean-Leman-Roussillon

Le tracé 2 du plan #7, le tracé Jean-Leman-Roussillon, permet de réduire l'impact sonore, visuel et sur la qualité de l'air pour l'ensemble des résidents du secteur (Candiac et St-Philippe), puisqu'il se situe environ à mi-chemin entre les deux zones habitées (ou prochainement habitées). Nul besoin d'études élaborées pour déduire que plus l'autoroute s'éloigne d'un quartier résidentiel et moins il y aura d'impacts sonore, visuel et sur la qualité de l'air. De plus, ce tracé contourne le boisé et permet d'éviter d'exproprier la maison située au 99, rang Saint-André.

Ce tracé permet également d'implanter un échangeur à peu de frais au niveau du rang Saint-André. Le plan #10 illustre plus en détails ce tracé.

En s'éloignant de l'échangeur Jean-Leman, le tracé Jean-Leman-Roussillon permet de conserver la configuration existante de l'échangeur. Le réseau routier local est également préservé, ce qui permet de simplifier les déplacements des résidents du secteur, comparativement au tracé du MTQ. Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet finalement de construire un viaduc dans l'axe du rang St-André sans générer d'impact majeur sur la maison située au 99, rang Saint-André.

2.4.5 Configuration souhaitable de l'échangeur A-15/A-30

Selon les concepts du MTQ, le nouvel échangeur A-15/A-30 offre un lien direct entre l'A-30 est et l'A-15 nord. Cette configuration était souhaitable à l'époque où le tronçon mis à l'examen de la Commission du BAPE n'était pas encore envisagé (puisque le projet initial devait transiter par l'A-15). Or, dans le contexte actuel, le besoin d'un lien direct A-30 est/A-15 nord devient très secondaire.

La configuration proposée par Candiac se veut optimale en vue de réaliser le projet de tronçon sous enquête et d'atteindre les divers objectifs d'efficacité, de sécurité et de fluidité poursuivis dans la conception d'ensemble de l'A-30. Notons que le lien A-30 est vers A-15 nord n'a plus à être priorisé dans le contexte actuel. Cette situation dicte que la réalisation de l'échangeur A-15/A-30 devrait adopter la configuration proposée par Candiac, un choix qui préserve plus de terrain en zone blanche et permet l'implantation de la plateforme logistique intermodale prévue.

Insérer

Plan 9

Tracés MTQ + Candiac

2.4.6 L'accessibilité au Quadrant sud-est

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 de la région métropolitaine, tels les Promenades Saint-Bruno ou le Carrefour Laval, qui disposent de plusieurs points d'accès au réseau routier supérieur.

Il serait donc opportun de prévoir la construction de nouveaux points d'accès au Quadrant sud-est, et de conserver l'échangeur Jean-Leman existant pour la desserte résidentielle et pour servir de soupape lors des journées d'affluence.

Deux échangeurs sont proposées pour desservir le Quadrant sud-est :

- Sur l'A-30 projetée, au croisement du boulevard Jean-Leman (rang Saint-André actuel), environ 1,5 km au sud de l'échangeur Jean-Leman existant.
- Sur l'A-15 existante, près de la voie ferrée, juste au sud de l'échangeur A-15/A-30 existant.

Dans le Quadrant sud-est, la future A-30 (considérant le tracé Jean-Leman-Roussillon) doit passer sous la voie ferrée et le boulevard Jean-Leman (actuel rang Saint-André). Puisque la construction d'un viaduc est nécessaire, la réalisation du premier échangeur proposé consiste simplement à ajouter des bretelles autoroutières de part et d'autres du viaduc.

Par ailleurs, pour maintenir la circulation durant les travaux sur le segment A-15/R-132, le MTQ prévoit construire un demi-échangeur près de la voie ferrée traversant l'A-15, soit une bretelle de sortie sur l'A-15 sud et une entrée sur l'A-15 nord. La seconde proposition consiste donc à compléter cet échangeur en ajoutant les deux bretelles manquantes et à construire des voies collectrices de part et d'autres de l'autoroute pour gérer les mouvements véhiculaires entre les entrées et sorties.

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

En plus d'accommoder, respectivement, le nouveau quartier résidentiel (échangeur A-30/boulevard Jean-Leman) et le nouveau pôle commercial et industriel (échangeur A-15), ces nouveaux échangeurs permettraient de desservir la gare de train de banlieue déjà implantée au sein du Quadrant sud-est. Pour accroître l'attrait du transport en commun et pour assurer le fonctionnement adéquat de telles infrastructures, il est essentiel d'en optimiser l'accessibilité. 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'Agence

métropolitaine de transport (AMT) d'attirer de nouveaux clients et, ainsi, de rentabiliser les investissements.

2.4.7 Impacts comparés des tracés et bilan en matière de géométrie routière

En considérant que le critère agricole ne soit pas très discriminant, tel que soutenu par l'agronome expert mandaté par la Ville de Candiac (voir la prochaine section), il appert que le tracé Jean-Leman-Roussillon soit le meilleur au sein du corridor identifié pour minimiser l'ensemble des impacts.

Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet de réduire l'impact sonore, visuel et sur la qualité de l'air, évite le boisé avec son milieu humide, sa faune et sa flore et évite la maison au 99, rang Saint-André. De plus, il permet de préserver la configuration du réseau routier local et l'intégrité de l'échangeur Jean-Leman, et permet une meilleure desserte du Quadrant sud-est par la réalisation d'un nouvel échangeur à la hauteur du rang Saint-André.

D'un strict point de vue géométrie routière, **le tracé Jean-Leman-Roussillon, incluant la proposition d'échangeur revue par la Ville de Candiac, permet d'optimiser les liens véhiculaires entre l'A-30 et l'A-15 ainsi que de simplifier la lecture du réseau du point de vue de l'utilisateur.**

Enfin, il est raisonnable de croire que **le tracé Jean-Leman-Roussillon soit moins dispendieux à construire que le tracé du MTQ.** En effet, le tracé Jean-Leman implique la réalisation de moins de structures (ou encore de structures plus simples); il permet également de préserver la maison située au 99, rang Saint-André.

Le tracé Jean-Leman-Roussillon est présenté plus en détails au plan #10 apparaissant en page suivante.

Insérer

Plan 10
Concept Candiac

2.5 LE TRACÉ JEAN-LEMAN-ROUSSILLON : UNE ALTERNATIVE ADÉQUATE EN MATIÈRE D'IMPACTS SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DE L'ACTIVITÉ AGRICOLES

La présente section est un résumé d'une étude commandée par la Ville de Candiac à des experts-conseils en agronomie. Le rapport de ces experts est présenté en annexe.

2.5.1 La caractérisation du territoire agricole

Le tronçon autoroutier faisant l'objet du présent mémoire est situé dans un secteur agricole relativement isolé de la zone agricole plus homogène que l'on retrouve au sud. Ce secteur est entrecoupé de plusieurs infrastructures et activités non agricoles et il est divisé en trois zones assez différentes, soit :

- la partie nord, située au nord du rang Saint-André;
- la partie centrale, comprise entre le rang Saint-André et la voie ferrée;
- la partie sud, de la voie ferrée jusqu'au boulevard Monette.

La **partie nord**, au nord du rang Saint-André, est complètement enclavée par des activités non agricoles sur ses quatre faces, soit :

- du côté nord par l'A-30, le boulevard Saint-Joseph et des développements résidentiels en zone non agricole;
- du côté est par un développement résidentiel en zone non agricole et par une zone de ravins et de friches entrecoupée par le ruisseau Saint-André et ses embranchements;
- du côté sud par le rang Saint-André;
- du côté ouest par le boulevard Jean-Leman et la zone non agricole.

Ces zones non agricoles, qui enclavent la partie nord, font l'objet de forts développements. Ainsi, on retrouve un développement résidentiel presque complètement terminé du côté nord du boulevard Saint-Joseph et on en retrouve un deuxième du côté est, dans un secteur de maisons mobiles. Du côté ouest, une gare de train de banlieue a été implantée au cours des dernières années et, également du côté ouest, un développement commercial et résidentiel est sur le point de démarrer (avec le début de la construction des infrastructures d'égout et d'aqueduc) entre le boulevard Jean-Leman et l'A-15.

La **partie centrale** couvre une superficie d'environ 29 hectares. Elle est de forme triangulaire et est limitée au nord par le rang Saint-André, au sud par la voie ferrée et à l'ouest par la zone non agricole en développement, comprenant une gare de trains de banlieue.

De plus, elle est divisée en deux petites parties d'environ dix et quinze hectares chacune par l'embranchement du ruisseau Saint-André qui est localisé dans une zone naturellement basse. On y pratique la grande culture (soya et maïs). Le sol est de classe 2; il est constitué d'un loam argileux qui souffre de contraintes naturelles de drainage et d'excès d'humidité. Toutefois, le sol a été amélioré par des travaux de nivellement et de drainage. L'agriculteur accède à cette zone par le rang Saint-André.

La **partie sud** constitue la véritable zone agricole homogène dans ce secteur. Cette zone, d'une superficie d'environ 400 hectares, est cultivée d'une façon intensive en grande culture (maïs et soya). Elle est limitée au nord par la voie ferrée, à l'est par le rang Saint-André avec ses ravins, au sud-est par le boulevard Monette et par un secteur résidentiel isolé en zone agricole et, finalement à l'ouest, par l'Autoroute 15 et une zone non agricole.

Le sol est principalement un loam argileux qui souffre de problèmes de drainage interne et d'égouttement. Toutefois, ce sol a été amélioré par des travaux de nivellement et de drainage.

Ce secteur est cultivé par le même agriculteur qui cultive la partie centrale et dont les bâtiments sont situés à plusieurs kilomètres de distance, de sorte que l'on ne retrouve pas de bâtiments de ferme dans ce secteur. Cet agriculteur cultive environ mille (1 000) hectares en grande culture, principalement dans les municipalités de Saint-Philippe-de-La Prairie et de Candiac.

Insérer

Plan 11
Étude d'impact agronomique

Plan de localisation

2.5.2 Impacts comparés des tracés et mesures de mitigation proposées

L'analyse comparée des impacts du tracé du MTQ et du tracé Jean-Leman-Roussillon est réalisée au moyen des critères pertinents inscrits à l'article 62 de la Loi sur la protection du territoire agricole.

Constat #9

La dimension agricole ne constitue pas un véritable facteur discriminant en vue de choisir un tracé au sein du corridor à l'étude

Dans la **partie nord**, d'un point de vue agricole, la superficie totale enclavée par chacun des tracés est la même. Seule la répartition entre les parties enclavées à l'ouest et à l'est de l'autoroute varie. Or, quelle que soit la position du tracé sur la partie nord, il nous apparaît que l'impact sur l'activité agricole ne peut être que le même et demeurer faible, considérant que de graves contraintes de drainage, difficiles à solutionner avec les infrastructures de drainage actuelles qui sont inadéquates. **Dans ce contexte, et compte tenu de son isolement, il y a très peu de possibilités réelles que la partie nord puisse être un jour mise en culture.**

C'est donc dire qu'en ce qui concerne la partie nord, les impacts sur la protection du territoire et des activités agricoles de chacun des tracés sont faibles à l'égard de chacun des critères d'évaluation.

En ce qui concerne la **partie centrale** du tracé, l'impact du tracé Jean-Leman-Roussillon est moyen à l'égard du potentiel du sol et des possibilités d'utilisation agricoles. Cet impact est donc plus important que pour le tracé du MTQ.

Dans le cas de l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles, le tracé Jean-Leman-Roussillon repousse l'autoroute d'environ 350 mètres vers l'est, mais il a l'avantage de la placer plus près de l'embranchement du ruisseau Saint-André, ce qui évite de former un nouveau petit champ enclavé au contour irrégulier entre l'autoroute et le ruisseau. C'est pourquoi, nous qualifions l'impact de moyen à faible pour ce critère.

En ce qui concerne les autres critères d'évaluation, nous sommes d'avis que les impacts des tracés sur l'agriculture sont similaires et de niveau faible.

Les impacts du tracé Jean-Leman-Roussillon dans la **partie sud** sont qualifiés de moyens à l'égard du potentiel agricole et des possibilités d'usage agricole alors qu'ils sont faibles pour le tracé du MTQ.

Dans le cas de l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles, nous évaluons que l'impact de la partie sud des trois tracés suit la même tendance, soit moyen pour le tracé Jean-Leman-Roussillon et faible pour le tracé du MTQ.

Les principaux éléments de l'évaluation des impacts sont résumés dans le Tableau 2. Le tableau montre, en définitive, que quatre des huit critères d'évaluation étudiés permettent de discriminer les tracés entre eux. Il s'agit du potentiel agricole du lot, des possibilités d'utilisation agricole du lot, des possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants et de l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles. En ce qui concerne les quatre autres critères, les impacts sont les mêmes et sont faibles, peu importe le tracé.

On constate au même tableau que **les impacts sur l'agriculture sont légèrement plus faibles pour le tracé du MTQ que pour le tracé Jean-Leman-Roussillon, situation pouvant être largement solutionnée par des mesures d'atténuation appropriées.**

Les mesures d'atténuation proposées à cette fin sont les suivantes :

- Favoriser les activités agricoles qui comprennent la vente directe des produits agricoles aux acheteurs dans la zone agricole à l'est du tracé Jean-Leman-Roussillon en conservant le lien direct du rang Saint-André vers la clientèle urbaine qui fréquentera la gare de train de banlieue, la zone résidentielle et la zone commerciale à l'ouest du boulevard Jean-Leman.
 - Récupérer la portion excédentaire du sol de surface sous l'emprise du tracé de l'autoroute ainsi que dans les zones non agricoles qui seront construites dans l'avenir sur le territoire de la Ville de Candiac, conserver ce sol de surface et le transporter aux endroits requis, pour réaménager des sites agricoles dégradés en zone agricole.
 - Retourner à l'agriculture la zone non agricole (environ 4 ha) au sud de l'échangeur de l'A-30 sur l'A-15.
 - Construire un passage à niveau pour traverser la voie ferrée avec la machinerie agricole pour réunir les deux parcelles isolées à l'ouest de l'autoroute.
-

- Assurer une profondeur adéquate aux fossés et ponceaux le long de l'autoroute pour le bon fonctionnement des réseaux de drainage souterrain et de surface.
- Joindre le terrain récupéré lors du déplacement du rang Saint-André à la partie agricole cultivée adjacente.

TABLEAU 2

Impacts comparés des tracés sur la protection du territoire et des activités agricoles*

Critères considérés	Partie	Impacts sur l'agriculture	
		Variante M.T.Q.	Tracé Jean-Leman-Roussillon
1- <i>Potentiel agricole du lot</i>	Nord <i>Centrale</i> Sud	Faible <i>Faible</i> <i>Faible</i>	Faible <i>Moyen</i> <i>Moyen</i>
2- <i>Possibilité d'utilisation agricole du lot</i>	Nord <i>Centrale</i> Sud	Faible <i>Faible</i> <i>Faible</i>	Faible <i>Moyen</i> <i>Moyen</i>
3- <i>Possibilité d'utilisation agricole des lots avoisinants</i>	<i>Nord, centrale et sud</i>	<i>Moyen à faible</i>	<i>Faible</i>
4- Contraintes en matière d'environnement	Nord, Centrale et sud	Faible	Faible
5- Disponibilité d'autres emplacements	Nord Centrale Sud	S/O	S/O
6- <i>Homogénéité du territoire et de l'exploitation agricole</i>	<i>Nord</i> <i>Centrale</i> <i>Sud</i>	<i>Faible</i> <i>Faible</i> <i>Faible</i>	<i>Faible</i> <i>Moyen à faible</i> <i>Moyen</i>
7- Préservation pour l'agriculture des ressources eau et sol	Nord, centrale et sud	Faible	Faible
8- Taille des propriétés foncières	Nord, centrale et sud	Faible	Faible

* Selon les critères pertinents de l'article 62 de la Loi sur la protection du territoire agricole

3. **CONCLUSION**

Nous croyons avoir démontré en ces pages que :

- **Le tracé proposé par le MTQ est susceptible de causer des torts importants aux projets de développement de la Ville de Candiac au sein du Quadrant sud-est.**
- **Le tracé Jean-Leman-Roussillon constitue une solution préférable aux plans urbain et économique, au plan de l'environnement naturel et au plan de la géométrie routière.**
- **La dimension agricole ne constitue pas un véritable facteur discriminant en vue de choisir un tracé autoroutier au sein du corridor à l'étude.**

En vertu de cette démonstration, la Ville de Candiac, de concert avec ses partenaires, demande à la Commission d'enquête du BAPE d'adopter le tracé Jean-Leman-Roussillon, y compris l'échangeur A-30/A-15 proposé, en remplacement du tracé proposé par le ministère des Transports du Québec.

ANNEXE

F. Bernard experts-conseils, Étude d'impact agronomique, Rapport final, août 2005