



MRC DE ROUSSILLON

MÉMOIRE

**PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30
ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN À
CANDIAC ET SAINT-PHILIPPE
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

23 SEPTEMBRE 2005

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

1. PRÉSENTATION DE LA MRC ET DE SES MANDATS EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET EN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	
1.1 Présentation de la MRC de Roussillon	5
1.2 Présentation des mandats en aménagement du territoire et en développement économique	
2. LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 DANS LE CONTEXTE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET LOCALE	
2.1 Contexte de la planification régionale	9
2.2 Contexte de la planification locale	14
3. LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 DANS LE CONTEXTE DE PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE	17
4. POSITION DE LA MRC DE ROUSSILLON	
4.1 Relier le plus rapidement possible les tronçons actuels de l'autoroute 30 sur le territoire de la MRC	18
4.2 La MRC n'est pas en accord avec le tracé (variante) proposé par le MTQ	19
4.3 La MRC de Roussillon est favorable et appuie un troisième tracé appelé « Jean-Leman/Roussillon »	23
4.4 Des mesures de mitigation essentielles au tracé Jean-Leman	28
4.5 La MRC recommande au BAPE de reprendre l'exercice d'analyse du tracé Jean-Leman-Roussillon en tenant compte de toutes les facettes de la notion de développement durable	32
5. CONCLUSION	33

PRÉAMBULE

La MRC de Roussillon dépose le présent Mémoire dans le cadre des audiences publiques tenues par la Commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman par le ministère des Transports du Québec sur le territoire des municipalités de Candiac et Saint-Philippe.

L'autoroute 30 a toujours été une préoccupation pour la MRC de Roussillon. Depuis 1984, ce projet occupe une place importante dans tous les documents de planification réalisés par la MRC.

La MRC considère que l'ensemble du projet de l'autoroute 30 est indispensable au réseau routier de la MRC. En raison de la discontinuité du réseau autoroutier, les investissements qui y ont été consentis au cours des dernières années ne permettent pas le développement optimal du territoire de la MRC. Le gouvernement du Québec doit aller de l'avant avec le présent projet mais ne doit pas compromettre le développement économique de la MRC par l'anéantissement du projet de plate-forme logistique intermodale porteur d'avenir pour la MRC et plusieurs partenaires économiques de la région.

La MRC de Roussillon n'accepte aucunement le tracé proposé par le ministère des Transports, dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, prévoyant construire le tronçon de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Les deux (2) tracés étudiés (variante ou de référence) par le ministère des Transports ne permettent pas d'optimiser le développement économique de la MRC, plus encore, ils viennent le freiner. Le tracé optimal est celui conçu par la Ville de Candiac et appuyé par le Conseil de la MRC et le CLD de Roussillon. Il s'agit du tracé de moindre impact sur le milieu et de celui qui respecte le plus les principes du développement durable. En conséquence, la MRC est d'avis que le BAPE doit examiner le tracé privilégié par les organismes oeuvrant au développement socio-économique, soit le tracé Jean-Leman-Roussillon, afin d'en valider le bien-fondé.

La MRC veut donc s'assurer que le projet qui sera réalisé par le ministère des Transports soit optimal afin d'améliorer la qualité de vie des résidants et d'optimiser les retombées économiques sur son territoire.

Puisque ce projet est entièrement situé sur le territoire de la MRC de Roussillon et qu'il aura des impacts majeurs sur l'ensemble des villes constituantes, les autorités régionales souhaitent que leur position soit étudiée par les membres de la présente Commission d'enquête.

1. PRÉSENTATION DE LA MRC ET DE SES MANDATS EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET EN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

1.1. Présentation de la MRC de Roussillon

La MRC de Roussillon a été constituée en 1982 à partir des anciens comtés municipaux de La Prairie et de Châteauguay. D'une superficie totale de 371,5 kilomètres carrés, ce territoire est constitué de onze municipalités locales: Candiac, Châteauguay, Delson, La Prairie, Léry, Mercier, Saint-Constant, Sainte-Catherine, Saint-Isidore, Saint-Mathieu et Saint-Philippe. Le tableau 1 présente la désignation, la population totale ainsi que la superficie de chacune de ces municipalités et le *plan 1 - Territoire de la MRC de Roussillon*, illustre la localisation de chacune d'entre elles.

Tableau 1 Composition de la MRC de Roussillon

Municipalité	Désignation	Population		Superficie (km ²)	
Candiac	Ville	13 837	9,5 %	16,40	4,4 %
Châteauguay	Ville	42 389	29,2 %	35,37	9,5 %
Delson	Ville	7 226	5,0 %	7,30	1,9 %
La Prairie	Ville	20 227	13,9 %	43,53	11,7 %
Léry	Ville	2 356	1,6 %	10,98	3,0 %
Mercier	Ville	9 963	6,9 %	45,89	12,4 %
Saint-Constant	Ville	24 165	16,6 %	57,04	15,4 %
Sainte-Catherine	Ville	16 536	11,4 %	9,06	2,4 %
Saint-Isidore	Paroisse	2 463	1,7 %	52,00	14,0 %
Saint-Mathieu	Municipalité	1 982	1,4 %	32,27	8,7 %
Saint-Philippe	Municipalité	4 167	2,9 %	61,66	16,6 %
MRC Roussillon	Mun. Rég.	145 311	100,0 %	371,50	100,0 %

Source: Décret 1173-2004, Gazette officielle du Québec, Pte 2, no 52, 29 décembre 2004, p. 5587 et suivantes

Mentionnons également que le territoire de la MRC de Roussillon entoure la réserve amérindienne de Kahnawake, à l'intérieur de laquelle se trouve le pont Honoré-Mercier, lequel constitue le seul lien routier direct entre la MRC et l'île de Montréal, à l'exception, de l'estacade et la digue de la Voie maritime du Saint-Laurent réservées pour des liens cyclables et des véhicules de service.

La MRC de Roussillon fait partie de la région administrative de la Montérégie (16). De plus, la MRC de Roussillon est intégrée avec quatre autres MRC, à la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Montérégie Ouest.

Le territoire de la MRC de Roussillon fait également partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Cette communauté comprend le territoire des villes de Montréal, Laval et Longueuil, de même que celui de 11 MRC sur les rives nord et sud du fleuve St-Laurent autour de l'archipel d'Hochelaga

1.2. Présentation des mandats en aménagement du territoire et en développement économique

Parmi les principaux mandats de la MRC, on retrouve l'aménagement du territoire de même que l'aide au développement économique régional. Les orientations de développement économique de la MRC s'appuient sur ces mandats, c'est pourquoi il nous apparaît important de les présenter.

Mandat en aménagement du territoire : La base du développement régional

Les MRC sont sans contredit la pierre angulaire de l'aménagement du territoire au Québec puisque c'est par leur entremise, via la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c.A-19.1) adoptée en 1979, que le gouvernement a choisi de gérer efficacement le développement du territoire. À cet égard, rappelons que l'article 2 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* stipule que :

« Application au gouvernement, aux ministres et mandataires.

Un schéma d'aménagement et de développement et un règlement de contrôle intérimaire adoptés par une municipalité régionale de comté et mis en vigueur conformément à la présente loi lient le gouvernement, ses ministres et les mandataires de l'État lorsque ceux-ci projettent de faire une intervention à l'égard de laquelle s'appliquent les articles 150 à 157, dans la seule mesure prévue à ces article.»

C'est donc de dire que l'aménagement du territoire au Québec est une responsabilité partagée entre trois paliers de gouvernement, soit le provincial, le régional et le local et qu'une fois l'exercice de planification terminé et accepté par le gouvernement, celui-ci doit le respecter. Il s'agit ici d'un des quatre principes de base de la *Loi sur l'aménagement et*

l'urbanisme. Par ailleurs, les articles 5 et 6 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* balisent très bien le contenu, obligatoire et facultatif, d'un schéma d'aménagement et de développement. Nous vous indiquons ici l'alinéa le plus pertinent de l'article 5 (contenu obligatoire) dans le cadre du présent mandat d'analyse du BAPE, soit l'alinéa 7° b) :

« **Article 5 :**

7° décrire et planifier l'organisation du transport terrestre et, à cette fin : ...

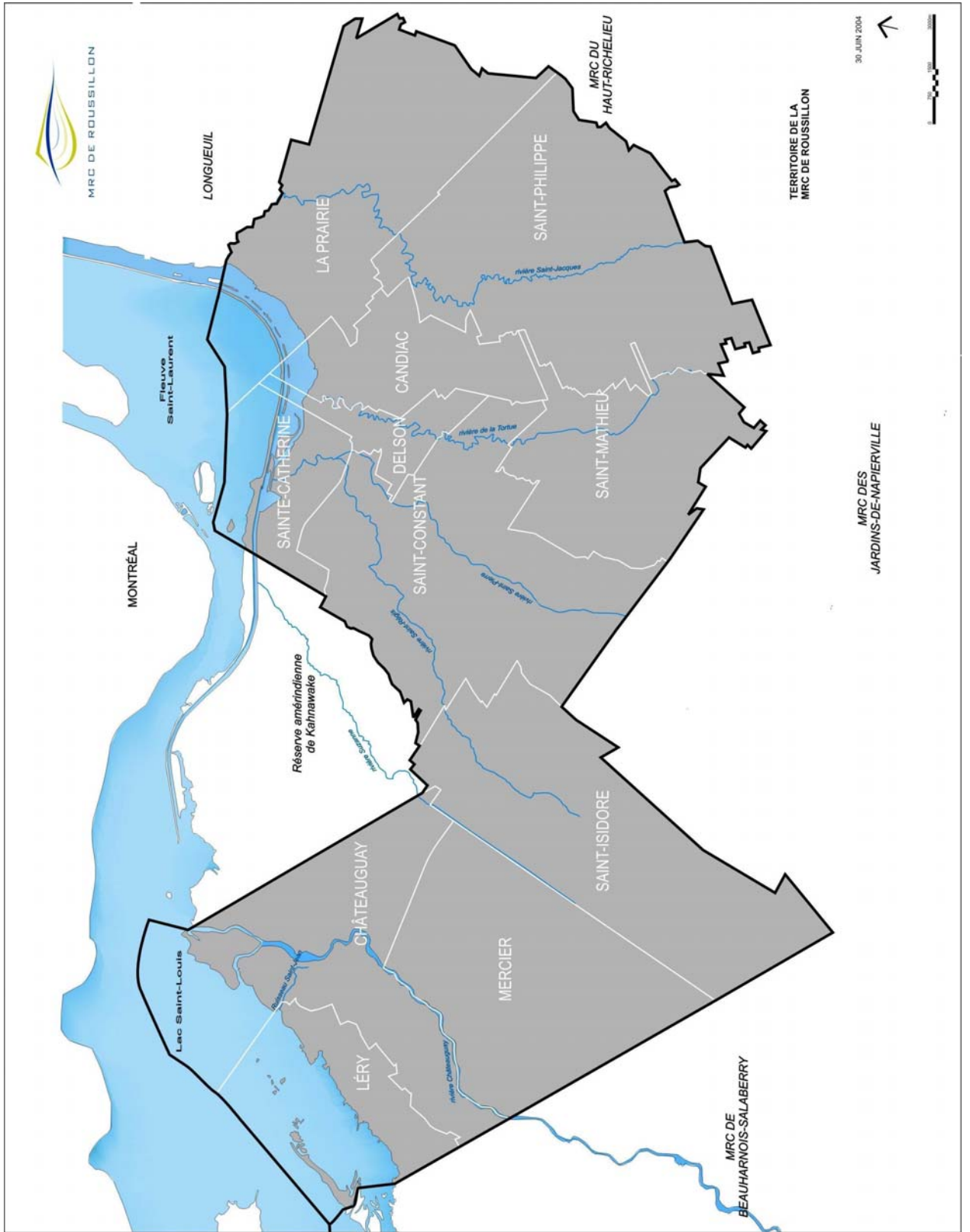
a) ...

b) compte tenu du caractère adéquat ou non des infrastructures et des équipements ... (de transport terrestre) ...indiquer les principales améliorations devant être apportées aux infrastructures....».

Mandat en développement économique régional : Rôle en émergence

Depuis décembre 2003, le gouvernement du Québec a confié à toutes les MRC du Québec des responsabilités en matière de développement économique régional de leur territoire. Ces changements ont été effectués par le *Projet de loi 34*. De façon plus concrète, cette responsabilité s'exerce par les MRC avec l'appui des centres locaux de développement (CLD) qui agissent pour mettre en application les orientations et mandats que la MRC détermine.

Compte tenu de l'effet structurant que représente le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur les territoires des municipalités de Candiac et Saint-Philippe et des mandats d'aménagement du territoire et de développement économique qui lui sont dévolus, la MRC de Roussillon est directement concernée par le présent projet puisqu'il compromet une des grandes orientations stratégiques de développement économique adoptée par le Conseil de la MRC et le CLD de Roussillon. C'est ce que nous vous expliquerons dans les prochains chapitres.



2. LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 DANS LE CONTEXTE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET LOCALE

Nous vous présenterons brièvement le contexte de la planification régionale, principalement depuis la dernière décennie afin de bien exposer la position de la MRC de Roussillon dans le présent projet. Le contexte de planification locale sera également être considéré sous l'angle régional.

2.1. Contexte de la planification régionale

Dans le contexte de la planification régionale, trois (3) aspects fondamentaux ont été traités au cours des dernières années. D'abord la protection du territoire agricole par, entre autres, une saine gestion de l'urbanisation, ensuite la stratégie de positionnement économique régionale et enfin, l'arrimage du schéma d'aménagement aux divers projets gouvernementaux de parachèvement de l'autoroute 30.

La protection des terres agricoles : Une priorité

Dans le cadre des démarches de planification du développement de son territoire, la MRC tient à souligner que plusieurs gestes concrets ont été posés par le milieu municipal en vue d'améliorer la cohabitation des milieux ruraux et urbains et pour réduire la pression de l'urbanisation sur le milieu agricole.

Notons que le développement urbain du territoire de la MRC au cours des 20 dernières années s'est fait de façon séquentielle, surtout à partir des noyaux urbains le long du Fleuve St-Laurent. Cette approche du développement par les villes limite l'impact négatif sur le milieu agricole avoisinant en évitant de créer des « têtes de développement » urbains en plein milieu des secteurs agricoles homogènes. La région possédait peu de ces cas de développement isolés en milieu agricole, et les quelques-uns qui existent prédatent l'arrivée de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* de 1977. De plus, ceux-ci n'ont pas été encouragés à se développer davantage, et sont demeurés stagnants au cours des dernières décennies.

Autre fait intéressant qui démontre que la MRC de Roussillon et ses municipalités membres cherchent à éviter des pressions indues sur le milieu agricole réside dans une mesure que la MRC impose sur les projets de développement en milieu urbain. Depuis

1999, la MRC exige via son *Règlement de contrôle intérimaire*, que les doubles services d'égout et d'aqueduc soient présents avant qu'un nouveau développement résidentiel, commercial ou industriel puisse être autorisé. Cette mesure fait en sorte que le développement dans la MRC suit une logique séquentielle d'expansion, obligeant un nouveau développement à être adossé à un ancien pour se relier aux réseaux d'égout et d'aqueduc existants. Par conséquent, on ne retrouve pas de nouveaux développements entourés de champs, car le coût pour extensionner les réseaux d'égout et d'aqueduc ne serait économiquement rentable.

Aussi, lorsque la CPTAQ a entrepris une révision de fond des limites de la zone agricole provinciale au cours des années 1985-90, la région s'est entendue assez facilement avec la CPTAQ et s'est faite reconnaître de nouveaux territoires soustraits de la zone agricole provinciale qui étaient accolés aux aires urbaines existantes. Notons aussi que la CPTAQ a offert un grand secteur à être soustrait de la zone agricole provinciale dans le nord de la ville de Mercier, mais le Conseil de la MRC de Roussillon a refusé cette offre de la part de la CPTAQ. Le Conseil de la MRC à cette époque jugeait que les espaces disponibles en zone blanche étaient suffisants pour plusieurs années dans cette partie du territoire.

De plus, tel que mentionné par le représentant du ministère de l'Agriculture lors de la première partie des audiences publiques du BAPE à la fin août 2005, les municipalités de la MRC de Roussillon affichent un *bilan positif* au niveau de la zone agricole provinciale sous la juridiction de la CPTAQ, car la zone agricole provinciale dans la MRC s'est *agrandie de 60 hectares* au cours des 5 dernières années¹. Peu de MRC dans la région métropolitaine de Montréal affichent un bilan semblable en ce qui concerne le maintien de la zone agricole sur leurs territoires respectifs.

Finalement, le Conseil de la MRC de Roussillon a retenu parmi ses 3 priorités économiques pour les années à venir, une orientation qui vise à « intégrer notre industrie agroalimentaire au développement du territoire »². Pour mettre en application cette orientation, le CLD a mis sur pied une Commission sur l'industrie bio-alimentaire en vue de regrouper les divers intervenants de ce secteur économique afin d'identifier des nouvelles opportunités, de développer des créneaux de production plus rentables et de mettre de l'avant des éléments structurels qui peuvent mieux supporter le milieu agricole.

¹ BAPE, Audiences publiques sur le parachèvement de l'Autoroute 30 entre l'A-15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et St-Philippe, transcription de la séance de l'après-midi du 1^{er} septembre 2005, page 40.

² MRC de Roussillon, Compte-rendu du Lac-à-l'Épaule du 6 et 7 octobre 2004, « Positionnement stratégique sur le développement de Roussillon », page 5.

La MRC entend aussi mettre à contribution son CCA (Comité consultatif agricole) pour améliorer la dynamique entre le milieu municipal et agricole. On cherchera à identifier des initiatives d'intérêt tant pour les communautés rurales qu'urbaines.

Le CCA un outil potentiel de rapprochement avec le milieu agricole

Dans ce contexte, et suite à une prescription de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC de Roussillon a créé un Comité consultatif agricole (CCA). Il a pour fonction d'étudier toute question relative à l'aménagement du territoire agricole, à la pratique des activités agricoles et aux aspects environnementaux qui sont rattachés à cet aménagement ou à cette pratique. Le but de ce comité interne de la MRC est d'être un forum pour encourager un dialogue entre le milieu urbain et le milieu agricole de la région. On vise ici à rapprocher les deux communautés d'intérêt. En ce sens, le CCA offre l'opportunité aux deux milieux de travailler ensemble pour *changer* leurs rapports entre eux, lesquels ont souvent été en opposition dans le passé.

Pour pouvoir créer cette nouvelle dynamique au CCA, il est nécessaire que les représentants de chaque milieu revoient les positions traditionnelles défendues par le passé, et oser offrir des nouvelles pistes de collaboration dans un esprit de « donnant-donnant ».

La stratégie de développement régionale et le tracé Jean-Leman-Roussillon ont été présentés au CCA avec des explications détaillées appropriées. Les commentaires et suggestions constructives ont été reçus et intégrés lorsque possible. Par contre, tel que le BAPE constatera à la lecture de la recommandation du CCA adressée au Conseil de la MRC, le CCA s'oppose au tracé Jean-Leman-Roussillon compte tenu de la perte de superficies agricoles que le tracé implique. Par contre, le CCA se déclare en accord avec le concept d'une plate-forme logistique intermodale qui pourrait faciliter le transport des produits agricoles, en autant qu'un tel projet n'empiète pas en zone agricole provinciale.

Une stratégie de développement économique : Roussillon se positionne

Des travaux en vue d'élaborer une stratégie de développement économique pour la région sont en cours depuis 2000 à la MRC de Roussillon. C'est ainsi que la MRC a conclu d'entreprendre une démarche avec son CLD pour se donner une vision du

développement. Dans le cadre de cette démarche, la MRC et le CLD ont fait faire une étude de positionnement économique qui a été rendue publique en juillet 2003.

Cette étude proposait à la MRC de miser sur son emplacement géographique particulier dans la région métropolitaine de Montréal. Le territoire de la MRC de Roussillon se trouve à la croisée de deux axes de transport stratégiques, soit l'axe nord-sud entre Montréal et New York (correspondant à l'autoroute 15), et l'axe est-ouest de la voie de contournement de la région métropolitaine (correspondant à l'autoroute 30), et offre aussi la présence des deux réseaux ferroviaires nationaux sur le territoire, lesquels font une jonction de leurs réseaux respectifs sur le territoire de Delson. Cette particularité permet à la région de se définir comme une porte d'entrée principale du marché métropolitain de Montréal, et aussi comme une porte d'accès directe aux marchés américains de la côte est des Etats-Unis, qui elle regroupe plus de 50 millions de consommateurs à moins de 12 heures de déplacement par camion ou par train. C'est ce contexte qui permet à la région d'envisager de développer un parc logistique intermodal pour faciliter l'exportation des produits et marchandises de la région.

Ce concept a été présenté et a reçu l'aval des élus municipaux de la région ainsi que des principaux acteurs sociaux économiques. Ainsi, la MRC constatait que tous les éléments étaient en place :

- la croisée à courte échéance des deux axes de transport routier stratégique, compte tenu du parachèvement imminent de l'autoroute 30;
- la présence des deux réseaux ferroviaires nationaux (CN et CP) sur notre territoire dont un réseau ferroviaire, soit le CP, qui traverse le site visé;
- des terrains disponibles pour le développement du projet (ceux-ci étaient entièrement situés en zone urbaine à l'origine);
- la volonté de la ville concernée (Candiac) pour développer une aire industrielle suivant l'approche proposée.

La mise sur pied d'un centre de logistique intermodal à la croisée des grands axes de déplacement constitue la pierre angulaire d'une stratégie de développement industriel qui permet de mettre en valeur l'ensemble des autres aires industrielles qui sont présentes dans la région.

Les consensus politiques ont été confirmés lors de la tenue d'une rencontre de planification stratégique de la MRC à l'automne 2004. Tous les représentants des villes

membres de la MRC ainsi que le CLD se sont entendus pour «définir, faire connaître et aménager un parc logistique intermodal, soit un carrefour ou porte d'entrée métropolitaine des États-Unis, et ainsi se démarquer sur le plan de la logistique du transport». Ce projet était identifié à la croisée des autoroutes 15 & 30. Par contre, aujourd'hui nous constatons que le gouvernement projète le parachèvement de l'autoroute 30 à travers la partie de la zone urbaine que nous avons réservée pour notre parc logistique intermodal. Nous craignons que nos projets de développement soient les victimes du projet gouvernemental.

La révision du schéma d'aménagement: Un arrimage constant aux projets gouvernementaux de parachèvement de l'autoroute 30

L'autoroute 30 est sans contredit le sujet qui a suscité le plus d'intérêt et de discussion lors de la révision du schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon. Voici les étapes les plus pertinentes en lien avec le projet présenté dans le cadre des présentes audiences du BAPE.

En novembre 2001, le Conseil de la MRC adopte son premier schéma d'aménagement révisé (SAR). Dans cette version, le tracé de l'autoroute 30 est prévu sur la route 132 puisque l'emprise a été acquise à cette fin par le ministère des Transports dès 1967. Au printemps 2002, le BAPE tient des audiences publiques sur la construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. Il publie son rapport en juin 2002. Au même moment, la MRC de Roussillon reçoit l'avis gouvernemental désavouant le SAR mais pas pour des motifs reliés à l'autoroute 30. En février 2003, le gouvernement du Québec adopte un premier décret (n° 108-2003) statuant sur les travaux de construction de l'autoroute 30 sur la route 132. Ce décret va dans le même sens que les orientations de la MRC de Roussillon prises dans son SAR adopté en 2001. Mais voilà qu'en décembre 2003, la MRC de Roussillon reçoit un addendum à l'avis gouvernemental de juin 2002 lui demandant d'inclure dans son SAR de remplacement le tracé de l'autoroute 30 au sud des périmètres d'urbanisation de Saint-Constant et Delson. Cette position gouvernementale est appuyée plus tard par l'adoption d'un deuxième décret gouvernemental (n° 482-2004) statuant sur les travaux de construction de l'autoroute 30 au sud des périmètres d'urbanisation. En juin 2004, le Conseil de la MRC adoptait le SAR de remplacement. Dans cette version, le tracé de l'autoroute 30 est au sud des périmètres d'urbanisation et ce, afin de se plier aux exigences du gouvernement. Le tracé comprend également le tronçon Jean-Leman mais de façon conceptuelle; il ne précise aucune localisation exacte. Le SAR de remplacement de juin 2004 précise cependant à l'article 3.3.3.1 que :

« En identifiant le corridor Est de l'autoroute 30 comme zone prioritaire d'aménagement et ce en réponse à une demande du gouvernement, la MRC souhaite que le parachèvement de cette autoroute, et son raccordement aux tronçons existants, soit réalisé à court terme. Toutefois, avant sa réalisation, les aspects suivants du projet de prolongement autoroutier devront être précisés :

- *Ajustement du tracé de l'autoroute 30 afin de valoriser les secteurs adjacents en fonction de leurs potentiels de développement de façon à privilégier les potentiels de développement commercial et industriel;... »³*

Finalement, faisant suite à l'avis gouvernemental de novembre 2004 désavouant le SAR de remplacement, le Conseil de la MRC a adopté le deuxième SAR de remplacement en juin 2005. Dans cette version, les objectifs de développement et la vision stratégique sont similaires ; la MRC cherche à se positionner comme porte d'entrée industrielle de la région métropolitaine de Montréal et à se définir comme la plaque tournante des services en transport de marchandises en direction des États-Unis et de l'Ontario (sous-orientations 2.1 & 2.3). On y parle également du pôle des autoroutes 15 & 30 comme comportant une situation géographique privilégiée afin d'en faire une des portes d'entrée économiques de la région métropolitaine de Montréal (article 3.1.4.2).

Par le résumé de ces principales étapes, il devient évident que le Conseil de la MRC de Roussillon a constamment travaillé, de concert avec le gouvernement du Québec, afin que le parachèvement de l'autoroute 30 se concrétise dans les meilleurs délais. Par contre, le Conseil de la MRC a cherché et cherche toujours à faire en sorte que cette autoroute de contournement de l'île de Montréal ait le plus de retombées économiques positives pour sa population tout en minimisant les impacts négatifs qu'une telle infrastructure peut avoir sur le milieu qu'elle traverse.

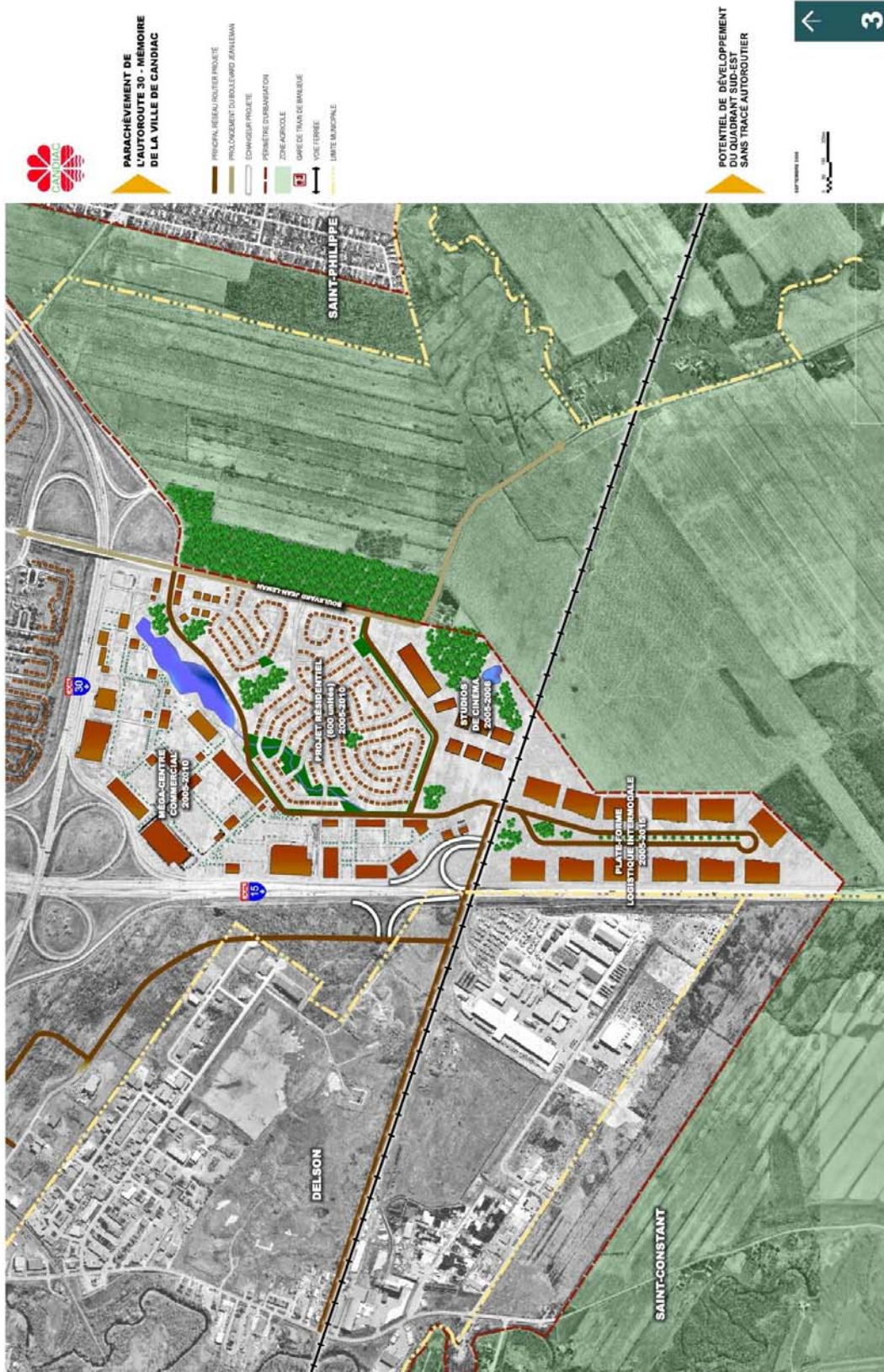
2.2. Contexte de la planification locale

La ville de Candiac a suivi de près et a cherché à respecter les consensus régionaux découlant de l'étude régionale de positionnement économique de 2003. La ville a complété sa planification locale pour s'insérer dans la vision régionale de développement économique de la MRC et du CLD. À cet effet, le *Plan 3- Parachèvement de l'autoroute 30 ... Potentiel de développement du quadrant sud est sans tracé autoroutier* de la ville de

³ MRC de Roussillon; Schéma d'aménagement révisé, 30 juin 2004, p. 3-69.

Candiac reproduit ci-après, présente son projet de développement pour tout le secteur au sud de l'actuelle autoroute 30 appelé « quadrant sud-est ». On constate que son projet détaillé est en concordance avec la vision régionale de développement. La plate-forme logistique intermodale d'intérêt pour toute la région se situe au sud de la voie ferrée et à l'est de l'autoroute 15. Elle est située entièrement en zone blanche. On y retrouve aussi la gare intermodale de l'AMT, un autre équipement d'intérêt régional, associé d'une nouvelle sortie d'autoroute sur l'autoroute 15, dans l'axe de la voie ferrée.

De par la nature de son mandat, la MRC ne traitera pas dans le présent Mémoire des caractéristiques du projet du MTQ ayant des impacts sur des enjeux de nature locale. Par contre, la MRC de Roussillon tient à préciser qu'elle appuie les demandes de nature locale visant le maintien du réseau routier local, le maintien dans son intégrité de l'échangeur Jean-Leman afin d'éviter les impacts négatifs sur les secteurs résidentiels adjacents ainsi que la préservation du domaine résidentiel situé au 99 rang Saint-André.



3. LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 DANS LE CONTEXTE DE PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE

La position de la MRC, relativement au parachèvement de l'autoroute 30 s'inscrit dans un cadre de planification plus large. Elle respecte les orientations gouvernementales et les différents documents de planification relatifs à la grande région métropolitaine, dont elle fait partie.

En juin 2001, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole du Québec publiait le *Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales* relatives à la région métropolitaine de Montréal. Ce cadre d'aménagement s'applique à l'ensemble des municipalités membres de la Communauté métropolitaine de Montréal, incluant l'ensemble des municipalités du territoire de la MRC de Roussillon.

Ce document indique les orientations que le gouvernement, ses ministères et mandataires ainsi que les organismes publics entendent poursuivre en matière d'aménagement. Une des préoccupations du gouvernement est de limiter les nouvelles infrastructures et équipements collectifs. À ce titre, il privilégie l'orientation suivante :

« Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, les infrastructures de transport collectif, etc. »⁴

La protection et la mise en valeur de la zone agricole et de sa vitalité économique constituent également une préoccupation pour le gouvernement. L'orientation suivante est également inscrite à l'intérieur du cadre d'aménagement métropolitain :

« Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agro-alimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement. »⁵

La MRC se doit de respecter ces orientations tout en les ajustant à la réalité de son milieu.

⁴ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021, juin 2001.

⁵ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021, juin 2001.

4. POSITION DE LA MRC DE ROUSSILLON

À la lumière des informations présentées dans le cadre de la première partie des audiences publiques du BAPE pour le projet sous étude, plusieurs précisions sur le projet et ses impacts ont été fournies par les représentants du ministère des Transports. Il y a lieu maintenant que la MRC précise sa position au BAPE concernant le projet du MTQ de parachever l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire des municipalités de Candiac et Saint-Philippe.

4.1. Relier le plus rapidement possible les tronçons actuels de l'autoroute 30 sur le territoire de la MRC

Pour la MRC de Roussillon, **il est évident et primordial qu'il faut relier aussitôt que possible les deux tronçons de l'autoroute 30 qui existent sur son territoire en ce moment** (tronçons Brossard-Candiac et Sainte-Catherine-Châteauguay). Or, le lien entre ces deux tronçons d'autoroute est actuellement une route nationale désuète, soit la route 132.

C'est une route reconnue pour son « trafic » dense et sa sécurité routière déficiente. Cette route sert déjà de voie de contournement partielle de la région métropolitaine. La capacité de cette route demeure insuffisante pour assurer des débits de circulation et une sécurité routière adéquate à nos populations. Dans ce contexte, il est urgent de parachever l'autoroute 30 à travers la MRC de Roussillon.

Par ailleurs, la discontinuité de la 30 compromet le développement économique de la MRC tant sur le plan de la consolidation des secteurs déjà existants, le long de la route 132 notamment, que sur le développement, en zone urbaine, de nouveaux pôles de développement commercial ou industriel que ce soit dans le secteur est de la MRC ou le secteur ouest. L'étude de positionnement commercial, industriel et bio-alimentaire de la MRC rendue publique en juillet 2003 identifie d'ailleurs l'autoroute 30 comme étant une opportunité de développement mais le retard possible de sa finalisation comme une menace.⁶

⁶ CAI affaires internationales et GBBB, Roussillon : Porte d'entrée et pôle économique de Montréal Métropolitain, Rapport final, Juillet 2003, p. 17.

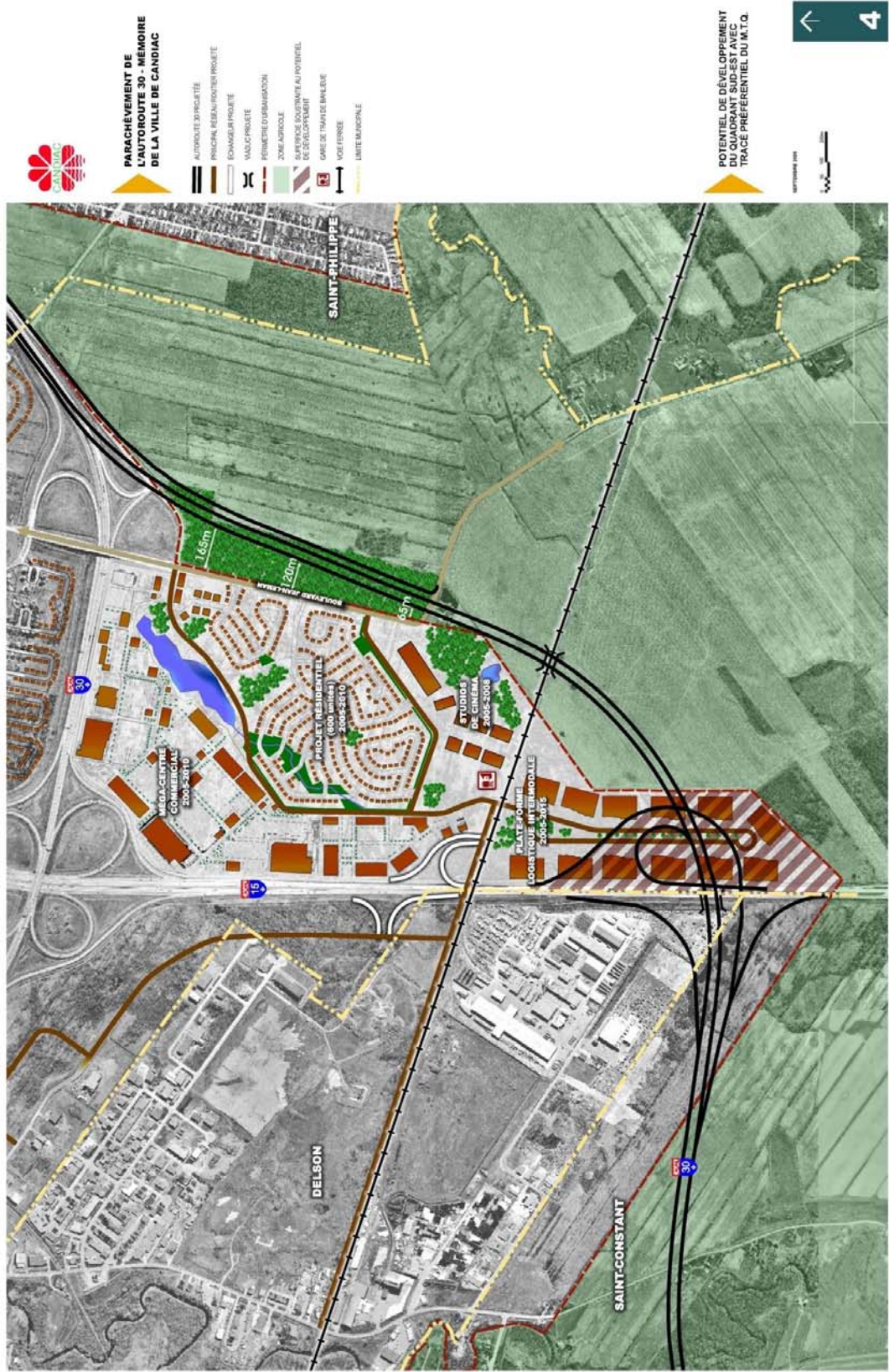
4.2. La MRC n'est pas en accord avec le tracé (variante) proposé par le MTQ

La MRC de Roussillon a pris connaissance, dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement de novembre 2004, du tracé appelé « variante » proposé par le ministère des Transports comme étant le tracé *optimal*. **Plusieurs motifs font ressortir clairement que ce tracé est inacceptable pour la MRC et ses principaux partenaires socio-économiques.** Ils sont d'abord d'ordre économique puis agricole, technique et environnemental. En lien avec ces derniers aspects, la MRC de Roussillon déplore que le processus du ministère des Transports n'ait pas tenu compte davantage des projets et aspirations de développement des divers acteurs de développement économique identifiés par son propre gouvernement soit la MRC et le CLD de Roussillon ainsi que de ses onze municipalités constituantes.

Le tracé proposé par le MTQ (variante) n'est pas acceptable pour la MRC de Roussillon pour les motifs suivants :

- a) Il *empêche la concrétisation d'une des grandes orientations stratégiques* adoptée par la MRC et le CLD de Roussillon, lors du Lac-à-l'épaule d'octobre 2004, en l'occurrence un important projet de plate-forme logistique intermodale se situant en zone urbaine. En effet, le tracé du MTQ coupe en deux le parc industriel de haute technologie de transport et de logistique intermodale. De plus, en minant la réalisation du parc industriel, le tracé du ministère bloque carrément la réalisation de certains projets qui pourraient émerger grâce au dynamisme du futur parc, notamment au niveau des secteurs du transport, du bio-alimentaire et de l'exportation;

Le Plan 4 – Parachèvement de l'autoroute 30..., Potentiel de développement du quadrant sud est avec le tracé préférentiel du MTQ, de la ville de Candiac reproduit ci-après, illustre bien l'impact du projet du MTQ sur le projet structurant régional prévu par la région à cet endroit sur notre territoire.



- b) Il *enclave une partie de la zone blanche qui ne sera pas développable*, d'où une perte de potentiel et de rentabilité économique à court, moyen et long terme;
- c) Il *freine la consolidation et la diversification des activités industrielles du territoire* de la MRC en mettant en péril le parc industriel régional prévu à la jonction des autoroutes 15 & 30; parc industriel prévu dans le plan de développement stratégique pour de l'industrie de haute technologie de transport, de logistique et de dédouanement puisqu'à proximité de deux axes routiers majeurs vers les principaux marchés (Ontario, Montréal, New-York, Maritimes et nord-est des États-Unis) et collé à une voie ferrée qui est potentiellement utilisable à cette fin;
- d) Il *ne permet pas d'optimiser les infrastructures de transport existantes* dans le secteur de la zone d'étude soit un quai en eau profonde situé à environ 10 km, deux voies ferrées des principaux réseaux nationaux dans le secteur immédiat directement connectées à l'île de Montréal, des autoroutes 15 et 30 et une gare du train de banlieue aussi dans le secteur visé, ce qui est contraire aux orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire visant à optimiser les infrastructures existantes;
- e) Il *nie les consensus régionaux et la volonté des élus de travailler ensemble sur des projets d'envergure régionale*. L'attitude du MTQ mine les efforts de concertation régionale (entre élus municipaux et les partenaires économiques publics et privés), ce qui réduit l'entrepreneuriat régional qui est pourtant recherché et souhaité grandement par le gouvernement du Québec dans le cadre de sa politique de développement économique local et régional (*Loi 34* – mandat de développement économique confié aux MRC, municipalités et CLD);
- f) Il *s'inscrit essentiellement dans une optique de « désengorgement » de l'île de Montréal, et ce, au détriment de l'économie de Roussillon*, de ces villes constituantes et de ces industries, ce qui ne peut qu'affaiblir la métropole étant entendu que Roussillon est un acteur clé de l'économie de la grande région de Montréal et fait partie du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;
- g) Il *empêche la MRC de Roussillon de jouer pleinement son rôle de leadership* dans la Couronne sud de la zone métropolitaine et de remplir pleinement, comme elle le souhaite, ses responsabilités en regard à la CMM (notamment les orientations touchant le développement économique et la consolidation des zones urbaines);
- h) Il *fait fi d'une réflexion de positionnement industriel, commercial et bio-alimentaire amorcée depuis 2000* et souhaitée et même demandée par son propre gouvernement dans son avis formulé à la MRC en juin 2002. Cette réflexion,

appuyée par une caractérisation des espaces industriels, a fait réaliser aux élus de la MRC, l'éventuelle rareté des espaces industriels facilement développables;

- i) Il *passé également dans la zone urbaine sans que le gouvernement n'offre de mesures d'atténuations* des impacts ou de compensations des pertes liées à cette amputation;
- j) Il *passé dans la zone agricole*, ce qui implique que le milieu agricole s'en trouvera affecté dans le secteur immédiat, et ce, *sans compensation ou retombées économiques pour Roussillon*. Aucun projet à saveur économique n'est inscrit dans l'approche du ministère pour compenser les pertes de revenus et de potentiel des milieux touchés par le tracé et ce, tant agricole qu'urbain;
- k) Il *traverse une très grande exploitation agricole et la scinde sans mesures d'atténuation*, nuisant au développement de celle-ci, réduisant sa valeur, son potentiel et l'accessibilité à ces terres. Cela se traduit par des pertes monétaires pour le producteur et la région;
- l) Il *ne permet pas d'optimiser les terres agricoles qui seront enclavées entre Jean-Leman et l'autoroute 30* car les parties résiduelles sont de trop petites superficies (soit environ 10 hectares pour la variante), trop morcelées et difficiles d'accès;
- m) Il *ne permet pas d'optimiser le développement de l'industrie bio-alimentaire* puisque le projet de plate-forme servant également à cette industrie ne pourra voir le jour;
- n) Il *n'offre pas un échangeur avec une géométrie optimale au raccordement des autoroutes 15 et 30* afin d'assurer sécurité et fluidité des usagers;
- o) Il *coupe le réseau routier local* et contribue ainsi à augmenter les temps de déplacement pour les populations locale et régionale;
- p) Il *modifie l'échangeur Jean-Leman augmentant ainsi les potentiels de conflits de circulation à la sortie 99*, le rendant également plus complexe et plus difficile à interpréter pour le changement de direction à effectuer. De plus, les débits de circulation de l'échangeur risquent d'augmenter considérablement lorsque l'autoroute 30 sera réalisée en totalité et que le secteur du quadrant sud-est sera mis en valeur avec un pôle commercial d'envergure;
- q) Il rend *difficile l'accès à la gare du train de banlieue Candiac-Montréal* en obligeant d'utiliser la sortie 99, seul accès, qui sera déjà très sollicité;
- r) Dans le cadre du *Projet de loi sur le développement durable*, celui-ci définit la notion de développement durable comme « un développement qui répond au besoin du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Il s'appuie sur une *vision à long terme* qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementales, sociales et

économiques des activités de développement » (Dispositions préliminaires, Article 2). Il *ne respecte pas les principes sous-jacents au concept de développement durable* puisque la vision à long terme du développement économique et de l'aménagement du territoire, dégagée par les élus du milieu, n'est pas prise en considération.

- s) Il *n'optimisera pas la croissance démographique projetée pour la MRC de Roussillon* pour les vingt prochaines années, une croissance démographique qui aura des répercussions sur la demande en services publics et privés (commerces) ainsi que sur la structure industrielle de Roussillon. (La croissance est de l'ordre de 16,3 %, un taux parmi les plus élevés de toutes les MRC du Québec et similaire à la région métropolitaine de recensement de Montréal) ;
- t) Il *vient passer dans un boisé* considéré comme ayant une classe de priorité de conservation « moyenne » dans le cadre d'une étude régionale réalisée en 2004 par la MRC. La biodiversité du territoire de Roussillon s'en trouve ainsi altérée;
- u) Il *favorise l'économie de la ville de Montréal au détriment de celle de Roussillon* car le transport de transit sera facilité via l'autoroute 30 mais des projets de développement clés de Roussillon seront compromis. Pourtant, la région de Roussillon vivra les inconvénients de cette voie de contournement de l'île de Montréal (impacts négatifs aux niveaux visuel, sonore, environnemental, développement économique, etc).

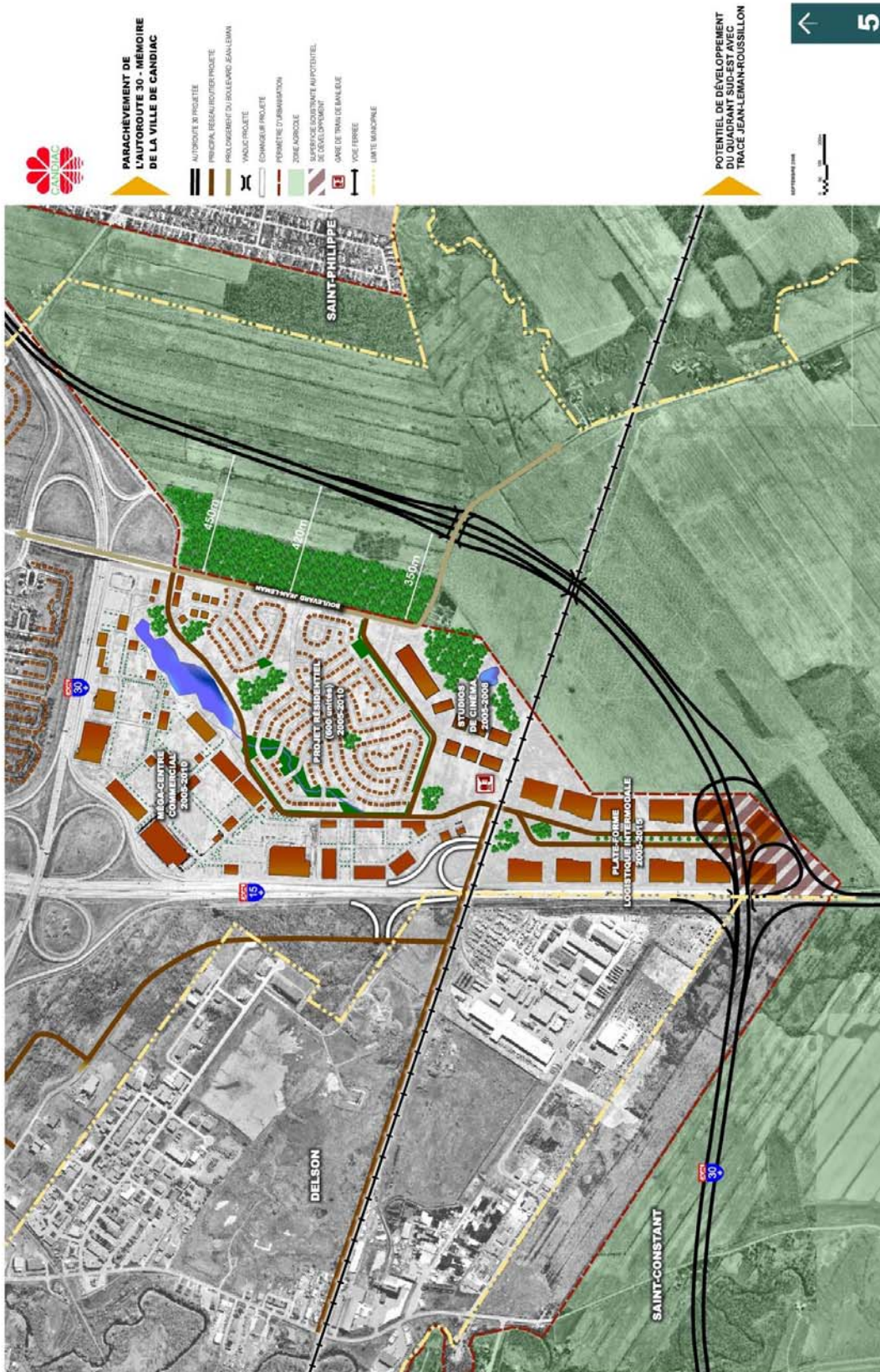
4.3. La MRC de Roussillon est favorable et appuie un troisième tracé appelé « Jean-Leman-Roussillon »

Puisque la MRC de Roussillon est responsable de produire un schéma d'aménagement pour son territoire, un projet aussi structurant qu'est la construction d'une autoroute représente un élément fondamental qui doit être harmonisé avec nos travaux en planification du territoire. Nous avons informé le MTQ que son projet autoroutier traverse un secteur unique et stratégique pour le développement de notre région : la croisée des autoroutes 15 et 30. Le tracé proposé par le MTQ traverse le secteur prévu pour le parc logistique intermodal projeté par la ville de Candiac et souhaité par la région. Ce projet correspond à la pierre angulaire de notre stratégie de développement régional qui a fait consensus entre toutes les municipalités de la région et la plupart des intervenants économiques.

La ville de Candiac a proposé au MTQ un tracé dans le secteur qui atteint l'objectif de compléter le tronçon autoroutier et préserver le potentiel économique du secteur pour le

bénéfice de la région. **La MRC a proposé au MTQ de retenir le tracé Jean-Leman-Roussillon qui représente à ses yeux un tracé de compromis qui concilie les intérêts urbains et agricoles dans la région de Roussillon.** Notre proposition s'inscrit aussi dans une approche de développement durable en maximisant les potentiels de création de la richesse collective et en permettant à un équipement de transport intégré (transport rail, route et eau), soit le parc logistique intermodal, de voir le jour à l'endroit le plus avantageux pour la région métropolitaine de Montréal.

Le Plan 5 - Parachèvement de l'autoroute 30... Potentiel de développement du quadrant sud-est avec le tracé Jean-Leman-Roussillon, de la ville de Candiac, reproduit ci-après, présente le tracé souhaité par les principaux intervenants économiques de la région.



La MRC de Roussillon croit que le tracé Jean-Leman-Roussillon est supérieur au tracé proposé par le MTQ pour les raisons suivantes :

- a) Il *permet la réalisation éventuelle de la plate-forme logistique intermodale* adoptée par les élus municipaux de la MRC et par le CLD de Roussillon pour faire de Roussillon le Carrefour et la Porte d'entrée économique pour le marché de New York et de la côte est américaine, et pour accroître le développement des exportations et le développement de l'industrie bio-alimentaire;
- b) Il *met en valeur une localisation unique* dans la Couronne sud de Montréal structurée par la configuration stratégique des trois axes autoroutiers majeurs (A-30, A-15, Rte 132), de la présence des deux réseaux ferroviaires nationaux, d'un quai en eau profonde à proximité, de ports d'envergure et d'aéroports internationaux et régionaux à environ une vingtaine de kilomètres de distance;
- c) Il *constitue le seul tracé de développement durable* conçu pour les 100 prochaines années et qui vise à consolider un pôle économique de grande importance où le développement est planifié depuis plusieurs années, et ce, en fonction d'un développement harmonieux respectant les besoins de la collectivité et des besoins des entreprises de Roussillon;
- d) Il *respecte les coûts de construction établis* par le MTQ, répond aux spécificités techniques requises, optimise les infrastructures en place et celles qui seront construites à très court terme, et satisfait aux conditions de conciliation environnementales générales du secteur touché par le projet;
- e) Il *se situe dans le corridor d'étude du MTQ* pour le projet, corridor qui représente pour le promoteur des lieux potentiels acceptables pour réaliser son projet ;
- f) Il est le seul tracé à assurer le contournement de l'Île de Montréal tout en *laissant des bénéfices à l'économie de Roussillon* et tout en misant sur l'extraordinaire potentiel de développements industriel, commercial, résidentiel, économique et bio-alimentaire du territoire;
- g) Il *respecte le schéma d'aménagement révisé* de la MRC de Roussillon puisque ce dernier identifie un corridor prioritaire d'aménagement pour l'implantation du tronçon Jean-Leman et répond aux préoccupations de planification énoncées à la section 3.3.3.2 de son schéma d'aménagement révisé, soit :

- i. Ajustement de ce tronçon afin de valoriser les secteurs adjacents en fonction de leurs potentiels de développement de façon à concrétiser des projets de développement ayant des retombées régionales;
 - ii. Application de mesures de mitigation relatives au bruit, à la qualité de l'air, à l'aspect visuel et aux accès aux propriétés agricoles;
 - iii. Aménagement d'un accès au pôle industriel régional via les autoroutes 15 ou 30;
 - iv. Évaluation des opportunités d'aménager des accès pour les secteurs bâtis.
- h) Il *épargne un boisé* considéré comme ayant une classe de priorité de conservation « modéré » identifié dans le cadre d'une étude régionale sur les boisés ;
- i) Il *intègre et optimise le développement de la ligne de train de banlieue* Montréal-Candiac, grande priorité en matière de transport, et ce, tant pour Roussillon que pour la grande région métropolitaine car il assure l'accès à la gare intermodale à une large clientèle pouvant facilement déborder du territoire de Roussillon;
- j) Il assure une *circulation interne plus facile et fonctionnelle*, via le réseau de routes municipales, et offre des avantages sur le plan de la sécurité et de la fluidité des déplacements en proposant le maintien des voies locales existantes ;
- k) Il *positionne l'infrastructure au meilleur endroit possible* et optimise le potentiel de développement économique du site tout en intégrant l'ouvrage au paysage;
- l) Il *maximise les investissements et les retombées économiques* dans le secteur visé et par extension, dans le tout Roussillon puisque contrairement au tracé du MTQ, le tracé Jean-Leman-Roussillon permet quand-même de développer un site stratégique d'intérêt régional;
- m) Il *s'appuie sur la stratégie de développement de l'industrie agricole* du CLD et de la MRC de Roussillon en cours d'élaboration, laquelle vise le rapprochement des milieux ruraux et urbains et le développement de l'industrie bio-alimentaire grâce, entre autres, au développement de la plate-forme logistique intermodale;
- n) Il découle des *planifications réalisées* par la MRC, le CLD et les municipalités de Roussillon ;
- o) Il est un *tracé supérieur qui vient bonifier la proposition du ministère*, et ce, à plusieurs niveaux (géométrie, environnement, qualité de vie, développement économique, développement bio-alimentaire) tel qu'exprimé par la Ville de Candiac ;
- p) Il constitue le *tracé souhaité par les élus* municipaux de Roussillon.

4.4. Des mesures de mitigation essentielles au tracé Jean-Leman

Dans le contexte où la MRC ne peut s'assurer que le tracé retenu soit celui qu'elle considère supérieur, elle tient à informer le BAPE que diverses mesures de mitigation, tant sur le milieu urbain qu'agricole, peuvent être mises en place et ce, peu importe le tracé retenu.

4.4.1. Afin de consolider et de mieux desservir le milieu urbain

Le tracé Jean-Leman-Roussillon propose que le MTQ revoie les bretelles d'accès pour l'échangeur prévu à la croisée des autoroutes 15 et 30 au sud de Delson de façon à réduire les superficies de terrain utilisées par les bretelles en zone blanche et pour donner plus d'options de raccordements pour changer de direction.

Option de raccordement vers l'est : Demande un échangeur complet à l'autoroute 15

Habituellement quand deux autoroutes se croisent à angle droit, on estime pouvoir se diriger dans chacune des quatre directions de l'intersection. Le projet du MTQ ne permet pas au trafic provenant du sud de se diriger vers l'autoroute 30 Est. Le MTQ prévoit qu'il serait nécessaire de continuer le parcours environ 3 km plus au nord avant d'avoir l'option de se diriger vers l'Autoroute 30 Est (à la croisée de l'actuelle A-30, A-15 et Rte 132). Cette situation peut surprendre plusieurs utilisateurs de la route dont bon nombre risquent déjà d'être peu familier avec la signalisation en langue française s'ils sont des citoyens américains. Les projections du MTQ ne prévoient pas beaucoup de trafic qui voudront faire ce trajet mais ceci est surprenant considérant les pôles d'emploi qui se situent plus à l'Est dans la ville de Longueuil, et dans les aires industrielles de l'Est de Montréal. L'autoroute 30 en direction Est présente un parcours rapide pour atteindre les pôles d'emploi de Longueuil et permet l'accès au pont Tunnel Lafontaine en évitant de se rapprocher des zones de congestion autour du centre-ville de Montréal.

Le tracé Jean-Leman-Roussillon propose également une configuration des bretelles de l'échangeur à la hauteur de l'autoroute 15 au sud de Delson qui utilise moins de terrains en zone blanche. Le plan 3 de la ville de Candiac, cité auparavant, montre la configuration proposée. L'intérêt d'utiliser moins de terrains en zone blanche à cet endroit est que les espaces libérés pourront servir au projet régional de la plate-forme logistique intermodale.

Un seul accès au secteur est inacceptable : Demande d'un viaduc au rang St-André

La conception du tracé retenu par le MTQ enclave tout le secteur dit « quadrant sud-est » de Candiac entre trois autoroutes (A-15, A-30 et Rte 132). Pourtant, le MTQ sait que ce secteur est en voie de se développer de façon fulgurante dans la prochaine année avec la construction d'un pôle commercial de grande envergure et d'un projet domiciliaire de plus de 500 résidences. Malgré ceci, il ne prévoit qu'une seule entrée au quadrant, soit l'actuelle sortie 99 qui elle sera transformée en y ajoutant plus de point de convergence et de divergence du trafic car ce sera l'endroit où la nouvelle autoroute croisera l'autoroute existante. Cette situation est risquée au niveau de la protection civile. Si un accident arrive dans la sortie 99, tout le secteur est rendu inaccessible. Nous déplorons la création d'une telle situation et réclamons une autre sortie pour pouvoir évacuer tout ce secteur voué à une activité humaine assez intense d'ici un horizon de trois ans. Voilà pourquoi le tracé Jean-Leman-Roussillon prévoit un viaduc pour maintenir le corridor de circulation Rang St-André et Jean-Leman, et propose en conséquence, une sortie secondaire à la sortie 99, suivant une configuration utilisant un minimum d'espace.

Demande une plus grande accessibilité à la gare du train de banlieue

Comme on peut le constater sur les plans de la ville de Candiac, un échangeur complet est prévu sur l'autoroute 15 à la hauteur de la voie ferrée. Cet échangeur est conséquent avec le SAR de la MRC et vise à s'assurer que les secteurs industriels situés à l'est de l'autoroute 15 seront munis d'accès appropriés pour soutenir le trafic de camion généré par la présence de deux parcs industriels. À ce stade, le MTQ démontre une ouverture à accommoder les demandes municipales et propose un échangeur partiel à cet endroit.

Compte tenu du développement imminent du quadrant sud-est et de la présence de la gare de train de banlieue qui se veut intermodale, une sortie d'autoroute partielle à cet endroit nous semble insuffisant et handicape la planification de détail que les villes concernées doivent faire. Nous demandons au BAPE de considérer la réalisation d'une sortie complète à cet endroit comme une mesure de mitigation à l'arrivée de l'autoroute 30 sur le territoire de la ville de Candiac.

Demande l'éloignement du secteur résidentiel

Le tracé Jean-Leman-Roussillon offre aussi l'avantage de s'éloigner du secteur résidentiel qui prendra forme au printemps 2006 par rapport au tracé favorisé par le MTQ. En éloignant l'autoroute suivant le tracé Jean-Leman-Roussillon, le secteur résidentiel subira moins de pollution sonore et atmosphérique.

Cette demande a le double avantage de permettre la préservation d'un boisé d'un certain intérêt selon une étude régionale récente, et de préserver une superficie boisée dans un milieu (la région de la MRC de Roussillon) qui accuse un déficit marqué au niveau de la couverture forestière. Cet enjeu a été soulevé par le MAMR dans les orientations gouvernementales en matière d'aménagement de février 2005⁷ où il recommande aux MRC ayant une superficie boisée sous le seuil critique de 30% d'adopter une réglementation visant à contrôler le déboisement sur leur territoire.

4.4.2. Afin de favoriser le dynamisme de la l'industrie agricole et le développement du bioalimentaire

Le tracé Jean-Leman-Roussillon propose des initiatives pour supporter le milieu agricole et encourager le dynamisme de la zone agricole de la MRC.

Récupération de la terre arable afin de convertir des terres agricoles non utilisées à cette fin

Il existe dans la MRC de Roussillon plusieurs terrains en zone agricole qui ont perdu leurs couches de sol arable (topsoil) au cours des années. Il se peut aussi que certaines terres ne possèdent pas naturellement de terre arable en quantité suffisante pour les rendre attrayantes pour les pratiques agricoles modernes. Dans ce contexte, la MRC propose une mesure de mitigation pour faire en sorte que le passage de l'autoroute 30 en zone agricole puisse servir d'opportunité pour améliorer d'autres terres agricoles ailleurs dans la région qui souffrent d'un manque de terre arable. Nous proposons, lorsque le MTQ entreprendra les travaux pour construire l'autoroute 30 dans le secteur (et, si possible, pour le projet autoroutier situé au sud de St-Constant et Delson), que la terre arable qui se trouve actuellement à l'endroit où l'autoroute sera construite soit retirée avec soin et redirigée vers les autres propriétés en milieu agricole qui auront été identifiées comme étant en pénurie de sol arable.

⁷ MAMSL; Les orientations du Gouvernement en matière d'aménagement, La protection du territoire et des activités agricoles, addenda au document complémentaire révisé, février 2005.Pp.15-16.

D'entrée de jeu, la MRC peut identifier certaines terres agricoles dans le rang de la Côte Sainte-Marguerite à Mercier qui ont été décapées de leur sol arable afin de retirer le gravier qui s'y trouvait. Dans certains cas, le propriétaire du terrain a abandonné la terre sans entreprendre une remise en état des lieux. Il s'agit donc d'un secteur qui devrait être regardé en premier lieu pour appliquer la mesure de mitigation proposée ici. Dans le cadre de la proposition du tracé Jean-Leman-Roussillon, la création de la richesse collective qui est anticipée via le projet de plate-forme permettra au milieu municipal d'être actif en vue de s'assurer de la réalisation de cette mesure de mitigation proposée.

Maintien du lien Jean-Leman/Rang St-André pour la machinerie agricole

Le maintien du corridor de circulation du Rang St-André et Jean-Leman présente aussi un avantage pour le milieu agricole du secteur. Il permet aux agriculteurs du secteur d'avoir un accès facile et rapide aux terres agricoles qui seront enclavées à l'ouest du futur tronçon de l'autoroute. Tel que mentionné durant la partie 1 des audiences du BAPE pour ce projet, la machinerie agricole est souvent assez grosse et présente des conflits potentiels avec la circulation lors de son passage sur les routes. Il est donc préférable d'offrir des trajets aussi courts que possible pour accéder aux terrains agricoles enclavés. Notre proposition de tracé s'inscrit dans ce sens.

Maintien du lien Jean-Leman/Rang St-André pour assurer un accès aux produits agricoles

Le maintien de cet axe de circulation offre aussi un autre avantage potentiel pour les activités agricoles de ce secteur. En effet, la MRC et le CLD veulent donner suite à une des trois orientations régionales convenues en octobre 2004 soit celle «d'intégrer notre industrie bioalimentaire au développement du territoire». Afin de dynamiser davantage l'industrie agricole dans le secteur de Candiac et Saint-Philippe, le CLD et la MRC reçoivent favorablement le projet d'un agriculteur du secteur de diversifier ses cultures. Des cultures spécialisées (par exemple horticoles et maraîchères) offrent un potentiel de rentabilité plus élevé que les grandes cultures traditionnelles très répandues dans notre région. Un agriculteur du secteur envisage une culture plus spécialisée. La rentabilité accrue est facilitée lorsque le producteur agricole peut vendre ses produits directement aux consommateurs. L'avantage de maintenir l'axe de circulation Jean-Leman/Rang St-André est qu'il permet aux citoyens urbains d'avoir un accès facile aux terres agricoles adjacentes qui pourraient se développer dans la production d'une culture spécialisée dans un proche avenir. Cette nouvelle dynamique aura besoin d'appui et de suivi du monde

municipal. La MRC et le CLD sont disposés à poser des gestes pour encourager le développement de nouvelles cultures plus rentables pour notre industrie agricole locale. La ville de Candiac est aussi intéressée à soutenir le développement d'une culture spécialisée, telle que l'agriculteur du secteur l'envisage.

4.5. La MRC recommande au BAPE de reprendre l'exercice d'analyse du tracé Jean-Leman-Roussillon en tenant compte de toutes les facettes de la notion de développement durable

Pour la MRC de Roussillon, il est impératif que le BAPE demande au ministère des Transports de préciser les impacts reliés au tracé Jean-Leman-Roussillon et ce, en vertu des motifs reliés au concept de développement durable que le gouvernement du Québec veut mettre de l'avant. La MRC considère que l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par le ministère des Transports a omis ou mal pondéré plusieurs paramètres importants, dont notamment d'intégrer davantage la notion du long terme, et en fonction des paramètres de développement économique de la région.

La MRC souhaite que le BAPE examine le tracé Jean-Leman-Roussillon tel que présenté par la Ville de Candiac et appuyé par le Conseil de la MRC de Roussillon à la lumière des informations fournies dans les mémoires présentés par la MRC et le CLD de Roussillon et des municipalités de Candiac et Saint-Philippe afin de valider le bien-fondé du tracé mis de l'avant par le milieu. Ceci aura l'avantage de bonifier le projet autoroutier en intégrant autant que possible les suggestions de mesures de mitigation qui sont suggérées au BAPE par tous les intervenants désirant s'exprimer dans ce forum.

5. CONCLUSION

Par le présent Mémoire, la MRC de Roussillon s'est présentée comme organisme et a expliqué pourquoi elle est un intéressé de premier ordre dans ce projet gouvernemental. La MRC a exposé ses travaux de planification en lien avec le projet autoroutier ainsi que sa démarche de positionnement économique régional qui pré datent de plusieurs années la conception d'un tracé autoroutier dans cette partie de la ville de Candiac.

Nous réitérons que nous souhaitons le parachèvement de l'ensemble de l'autoroute 30 (de Vaudreuil-Dorion à Candiac et St-Philippe) dans les plus brefs délais. Par contre, nous ne voulons pas que notre région fasse indûment les frais du projet autoroutier et qu'il vienne ruiner nos efforts de concertation en matière de développement économique. Le tracé proposé par le MTQ crée trop de conséquences négatives sur notre milieu pour être acceptable. Nous le rejetons avec force.

En contre-partie, la MRC doit composer avec l'ensemble des facteurs socio-économiques de nos communautés et cherche à trouver un équilibre entre les groupes de pression sur notre territoire. Voilà l'esprit qui nous a animé à élaborer un tracé alternatif à celui proposé par le MTQ.

Tout projet autoroutier crée un impact majeur lorsqu'il traverse un milieu. Notre proposition du tracé Jean-Leman-Roussillon cherche à atténuer ces impacts en milieu urbain en proposant plusieurs corrections par rapport au tracé du MTQ. Il crée un impact important sur le milieu agricole et là aussi, nous proposons plusieurs mesures pour réduire cet impact. Nous proposons également de travailler de plus près avec ce milieu en recherchant des pistes d'actions innovantes appuyées sur une nouvelle dynamique entre partenaires, basées sur le principe de « donnant-donnant ». Le tracé Jean-Leman-Roussillon minimise les impacts environnementaux en évitant la destruction d'un étang et d'un boisé, et en l'éloignant des milieux bâtis à travers une friche agricole en déclin. Il fait consensus entre les leaders socio-économiques de la région, dont notamment les élus municipaux, groupe ciblé par le gouvernement dans sa démarche de décentralisation et de responsabilisation des milieux.

La MRC affiche son leadership dans son milieu et propose au BAPE une alternative au tracé du MTQ qui permettra au projet de ce dernier de recevoir un certain degré d'acceptabilité dans le milieu. Enfin, notre proposition permettrait au promoteur de réaliser son projet différemment, tout en respectant ses objectifs. Nous osons espérer que le BAPE partagera notre point de vue.