



**« PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30 ENTRE L'AUTOROUTE
15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN À
CANDIAC ET À SAINT-PHILIPPE »**

MÉMOIRE

**AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE) DU QUÉBEC**

LE 23 SEPTEMBRE 2005



Extrait du procès-verbal de la séance spéciale du 22 septembre 2005 à 17 h à laquelle il y avait quorum.

Rés. : 387-05

AUTORISER L'ADOPTION ET LE DÉPÔT DU MÉMOIRE DE LA VILLE DE DELSON CONCERNANT LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 – TRONÇON JEAN LEMAN

CONSIDÉRANT que la Ville de Delson a préparé un mémoire concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman entre la Ville de Candiac et la Municipalité de Saint-Philippe;

CONSIDÉRANT que la Ville de Delson juge opportun d'adopter ce mémoire;

CONSIDÉRANT que la Ville de Delson autorise le dépôt de ce mémoire devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

EN CONSÉQUENCE, il est résolu :

QUE le Conseil municipal adopte le mémoire daté du 22 septembre 2005 concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman entre la Ville de Candiac et la Municipalité de Saint-Philippe.

QUE le Conseil municipal autorise également le dépôt de ce mémoire devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

QUE le préambule fait partie intégrante de cette résolution

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

(signé) Georges Gagné
Georges Gagné, maire

(signé) Nicole Lafontaine
Nicole Lafontaine, greffière

Copie validée ce 23 septembre 2005.


Nicole Lafontaine
Greffière

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION DE LA VILLE	4
2. INTÉRÊTS DE LA VILLE DE DELSON FACE AU PROJET	5
3. PRÉOCCUPATIONS RÉGIONALES ET LOCALES	7
4. POSITION DE LA VILLE DE DELSON	8
5. CONCLUSION	11
6. ANNEXE A	12
7. ANNEXE B	14
8. ANNEXE C	16

1. PRÉSENTATION DE LA VILLE DE DELSON

Localisation de la Ville

La Ville de Delson est située au sud-ouest de la rive-sud de Montréal et fait partie de la Municipalité Régionale de Comté de Roussillon (MRC). Bordée au nord par le fleuve, la MRC de Roussillon s'étend sur une superficie de 371,50 km² de façon à se trouver à quelques kilomètres seulement du sud de la frontière des États-Unis. Le territoire de la Ville de Delson est délimité à l'ouest par la Ville de Sainte-Catherine, à l'est par la Ville de Candiac et au sud-ouest par la Ville de Saint-Constant. D'une superficie totale de 7,3 kilomètres carrés, ce qui représente 1,9% du territoire de la MRC de Roussillon, Delson est l'une des 63 municipalités formant la Communauté métropolitaine de Montréal.

Population

La Ville de Delson compte un peu plus de 7 200 habitants, soit plus ou moins 2 535 familles. De cette population, un groupe d'âge se démarque par son importance : celui des citoyens dont l'âge se situe entre 35 et 60 ans. Les projections démographiques et du développement permettent de croire que la Ville de Delson pourrait compter, d'ici l'an 2021, 647 nouvelles familles, soit une augmentation d'environ 26%. Pour cette même période, on estime qu'une trentaine de familles par année pourraient venir se greffer à la population existante pour un total évalué à 8 909 habitants pour 2021, soit une augmentation d'environ 24%.

Développement socioéconomique

Afin de répondre à cette nouvelle clientèle et face à la demande croissante en logement que cette nouvelle clientèle engendrera, les possibilités qu'offrent les futurs projets de développement résidentiel permettront la création d'environ 604 nouveaux logements d'ici 2021. Le revenu annuel par ménage delsonnien est d'environ 57 500\$, ce qui correspond à celui de la MRC Roussillon qui est de 60 000 \$. Pour ce qui est des professions occupées par les citoyens de Delson, les emplois du domaine de la vente, du transport et de la transformation sont les principales sources de revenus de la population, confirmant l'importance du parc industriel créateur d'emplois accessibles à la population locale. Le parc industriel génère actuellement plus de 2 500 emplois. Entre 1993 et 2003, 72 nouveaux bâtiments commerciaux et industriels ont été construits dans l'ensemble de la municipalité. Ces activités sont principalement localisées aux abords de la route 132, sur les boulevards Georges-Gagné et Marie-Victorin, sur le chemin Saint-François-Xavier et dans le parc industriel, ce qui limite ainsi l'utilisation du réseau routier local par les usagers et contribue au maintien d'un environnement résidentiel de qualité.

2. INTÉRÊTS DE LA VILLE DE DELSON FACE AU PROJET

Le dépôt de ce mémoire vient appuyer la position régionale de la MRC et du CLD Roussillon à l'effet que **« l'important projet de parachèvement de l'autoroute 30, entre l'échangeur Jean-Leman et l'autoroute 15 à Candiac et à Saint-Philippe est un projet qui comporte des conséquences néfastes pour le développement économique de Roussillon, tel que proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) »**. Plus précisément, la Ville de Delson est d'avis que le « Tracé recommandé » et le « Tracé préliminaire » par le MTQ, dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, et qui ont été présentés lors de la première partie de l'audience qui a eu lieu le 30 août 2005 (Annexe A), auront des incidences négatives sur le développement régional et local, à savoir :

- ✓ Ils mettent en péril la mise en œuvre de divers projets d'envergure.
- ✓ Ils ne sont pas souhaités par les élus et les principaux partenaires économiques de Roussillon.
- ✓ Ils ne constituent pas des tracés de développement durable pour les élus municipaux, développeurs économiques et citoyennes et citoyens de Roussillon car ils ne répondent pas aux besoins actuels et encore moins aux besoins futurs de la Ville de Delson et de la région.
- ✓ Ils n'optimisent pas les investissements, retombées économiques et la création d'emploi dans la zone à l'étude et dans tout Roussillon puisqu'ils n'appuient pas la stratégie de développement du CLD et de la MRC Roussillon adoptée lors du Lac-à-l'Épaule de la MRC de Roussillon en octobre 2004.

La Ville de Delson est conscientisée par les perspectives alarmantes qui ressortent de l'analyse qu'elle a faite des tracés. Les tracés démontrent bien qu'ils viendront durement contraindre les possibilités d'expansion de certaines parties du parc industriel de Delson au point de vue de l'activité et de l'emploi.

À ce titre, le parc industriel de Delson compte deux importantes entreprises qui seront directement touchées par le projet d'acquisition qui a été proposé par le MTQ pour le développement du « tracé recommandé » et du « tracé préliminaire ». Goodfellow inc. et la Société Bock inc., tous deux chefs de file dans la transformation et la distribution de bois et de bois d'oeuvre de construction, ont des propriétés qui totalisent plus de 404 400 m² dans le parc industriel de Delson. Goodfellow inc. est générateur de plus de 350 emplois et la Société Bock inc., 20 emplois. À elles seules, ces deux entreprises représentent environ 15% de l'emploi créé dans le parc industriel. **L'aire d'acquisition¹ qui est proposée par le MTQ pour le développement du « tracé recommandé » et du « tracé préliminaire » viendront exproprier plus de 57 500 m² de terrain à ces deux entreprises (annexe A).** La Ville est donc très préoccupée pour l'avenir de ces deux industries qui seront ainsi limitées dans leur projet d'expansion.

Au point de vue du transport, les tracés viennent enclaver le parc industriel de Delson puisque tout indique qu'il ne sera pas desservi par des voies d'accès via l'autoroute 30. La Ville juge également cette situation déplorable pour la prospérité et l'avenir de son parc industriel.

La Ville compte donc se servir de ce mémoire pour exprimer son opposition face au « tracé recommandé » et au « tracé préliminaire » du MTQ. Elle tient également à proposer une solution viable qui est appuyée par le Conseil de la MRC et le CLD de Roussillon. Il s'agit du trajet proposé par la Ville de Candiac, celui de moindre impact sur le milieu et respectant le plus les principes de développement durable. **La Ville de Delson demande au BAPE de considérer le « tracé Jean-Leman-Roussillon »² car il est le tracé privilégié par les organismes oeuvrant au développement de Roussillon.**

La Ville tient fermement à ce que le projet qui sera réalisé par le MTQ tienne compte des préoccupations locales et régionales, améliore la qualité de vie des résidents et optimise les retombées économiques dans la MRC de Roussillon.

Ce projet est situé en partie sur le territoire de Delson et aura des impacts majeurs sur son territoire. Les autorités municipales en cause souhaitent donc que leur position soit étudiée par les membres de la présente commission d'enquête.

¹ AA20-5471-0306 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Direction de l'Ouest de la Montérégie, Service des projets. Plan d'acquisition A-30 intersection A-15. Préparé par Jacques Beaudoin, arpenteur-géomètre, plan 3/4, 2005-02-04.

² Le tracé « Jean-Leman Roussillon » a été nommé par résolution (2005-166-T) du Conseil de la MRC de Roussillon le 29 juin 2005. Il s'agit en fait du tracé proposé par la Ville de Candiac.

3. PRÉOCCUPATIONS REGIONALES ET LOCALES

La Ville de Delson considère que les tracés tels que recommandés par le MTQ ne sont pas acceptables pour ses citoyens et la région. En résumé, ils sont préoccupants pour les organismes locaux et régionaux puisqu'ils ne tiennent pas compte des contextes physiques, économiques, sociales et politiques du milieu récepteur, entre autres de la spécificité des marchés des villes de Roussillon, des limites territoriales, des besoins fondamentaux de la population, de l'activité économique en place, des projets de développement déjà prévus, etc.

Au niveau régional :

- ✓ Les tracés rendent impossible la réalisation de projet de plateforme logistique intermodale ; projet qui permet de soutenir les entreprises manufacturières et bioalimentaires de Roussillon et d'accroître l'exportation de leurs produits.
- ✓ Les tracés ne permettent pas d'utiliser l'intermodalité de façon optimale en mettant en valeur les infrastructures de transport existantes.
- ✓ Les tracés entravent significativement le développement économique de Roussillon et empêchent le milieu et les élus de prendre en charge le développement de leur territoire, tel que souhaité.
- ✓ Les tracés entraîneront des pertes se chiffrant à plusieurs millions de dollars en minant la réalisation de grands projets prévus dans la zone à l'étude et/ou en minant le potentiel de développement du secteur stratégique A-30 et A-15.
- ✓ Les tracés sont conçus pour contourner l'Île de Montréal sans égard aux enjeux de développement économique et social de Roussillon.
- ✓ Les tracés ne permettent pas de répondre aux besoins d'expansion des 450 industries et des milliers de commerces de la MRC de Roussillon, et ne laissent aucun bénéfice à l'économie locale et régionale de Roussillon car seuls les inconvénients liés à une autoroute sont présents.

Au niveau local :

- ✓ Les tracés contournent le parc industriel de Delson et ne lui donnent aucune accessibilité.
- ✓ Les tracés viennent exproprier une grande partie de terrains à fort potentiel industriel, ils ne tiennent ni compte des intérêts des entreprises Goodfellow inc. et de Société Bock ni de leurs perspectives de développement.
- ✓ Les tracés auront à long terme un impact négatif sur la viabilité économique de ces deux entreprises.
- ✓ Les tracés ne mettent pas du tout en valeur la fenêtre industrielle de Delson, stratégiquement positionnée dans l'axe de l'autoroute 15 et du prolongement de l'autoroute 30.

4. POSITION DE LA VILLE DE DELSON

❖ **« LA VILLE DE DELSON N'EST PAS EN ACCORD AVEC LE TRACÉ RECOMMANDÉ ET LE TRACÉ PRÉLIMINAIRE PROPOSÉS PAR LE MTQ ».**

Dans le cadre de la première partie des audiences du BAPE, le ministère des Transports a présenté le plan DA 17 produit par le MTQ et qui illustre les trois (3) tracés autoroutiers suivants (annexe B)³ :

1. **Le tracé recommandé**
2. **Le tracé préliminaire**
3. **Le tracé de la Ville de Candiac**

Le tracé recommandé et le tracé préliminaire présentés par le MTQ sont ceux qui auront le plus d'impacts négatifs sur le milieu. Ils ne sont pas acceptables pour la Ville de Delson pour les raisons suivantes :

Au niveau régional:

- ✓ Ils ne vont pas dans le sens des pouvoirs et des responsabilités dévolus aux milieux locaux et régionaux en matière de développement local et régional (Loi 34, en ce qui a trait au mandat de développement économique confié aux MRC, municipalités et CLD.
- ✓ Ils empêchent la MRC de Roussillon de jouer pleinement son rôle de leadership dans la couronne sud de la zone métropolitaine.
- ✓ Ils sapent les avantages stratégiques inhérents à la localisation géographique exceptionnelle des axes autoroutiers A-15, A-30 et ne localisent pas l'infrastructure de l'autoroute 30 au meilleur endroit possible.
- ✓ Ils coupent en deux le parc industriel de haute technologie prévu pour la plateforme logistique intermodale de transport, empêchant le CLD et la MRC de Roussillon de réaliser et de mettre en œuvre leur stratégie de positionnement et de développement économique, industriel et bioalimentaire pour le territoire de Roussillon
- ✓ Ils utilisent le territoire de Roussillon à la seule fin de décongestionner l'Île de Montréal sans égard aux besoins de développement des 11 municipalités de la MRC de Roussillon, de ses 145 000 habitants, de ses 6 parcs industriels et de ses centaines d'entreprises.

Au niveau local:

- ✓ Ils enclavent le parc industriel de Delson et le rendent inaccessible via le réseau supérieur.
- ✓ Les bretelles d'accès qu'ils proposent à la hauteur de l'autoroute 15 au sud de Delson amputent sans raison une partie du parc industriel de Delson qui est déjà occupée par des entreprises en activités qui sont Goodfellow inc. et de Société Bock inc.
- ✓ Ils rendent impossible la réalisation des projets d'expansion prévus des entreprises Goodfellow inc. et de Société Bock inc. à même leurs propriétés.

³ **DA 17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Tracé recommandé, préliminaire et tracé proposé par la Ville de Candiac, août 2005, 1 carte.*

- ✓ Ils viennent brimer, et ce, sans raison, le développement d'une grande superficie de terrain en zone blanche (67 779 m²)⁴ un peu plus au sud parce qu'ils le scindent en deux et le rendent inutilisable développement.
- ✓ Ils mettent en péril la santé économique des ces deux entreprises, ce qui aura un impact certes sur l'intégrité du parc industriel de Delson.
- ✓ Ils hypothèquent la consolidation et la création de nouveaux emplois dans le parc industriel.
- ✓ Ils ne permettent pas de profiter pleinement du potentiel offert par l'activité industrielle en place.

❖ **« LA VILLE DE DELSON EST FAVORABLE ET RECOMMANDE LE TROISIÈME TRACÉ APPELÉ « JEAN-LEMAN-ROUSSILLON ».**

La Ville de Delson croit fermement que le tracé recommandé et le tracé préliminaire présentés par le MTQ sont ceux qui auront le plus d'impacts négatifs sur le milieu. Par conséquent, la Ville propose au MTQ de retenir le « Tracé Jean-Leman-Roussillon » (annexe C) puisqu'il permet de répondre aux préoccupations du milieu tout en favorisant des retombées positives sur le territoire de Roussillon. Ce tracé fait désormais consensus auprès des élus municipaux et des partenaires économiques de Roussillon, et la Ville le propose pour les motifs suivants :

Au niveau régional :

- ✓ Il constitue le tracé le plus structurant pour l'économie de Roussillon.
- ✓ Il a été pensé par les élus municipaux et les développeurs de Roussillon pour assurer l'avenir des citoyennes et citoyens et des familles de Roussillon.
- ✓ Il s'intègre et optimise la stratégie de développement économique, industriel, commercial et bioalimentaire de la MRC et du CLD de Roussillon.
- ✓ Il permet la réalisation de la plateforme logistique intermodale adoptée par les élus municipaux de la MRC de Roussillon et par le CLD pour faire de la région 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 bioalimentaire.
- ✓ Il met en valeur une localisation unique dans la couronne sud de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), structurée par la configuration stratégique des trois axes autoroutiers majeurs (A-30, A-15, A-10), à proximité des réseaux ferroviaires, d'un quai en eau profonde, de ports d'envergure et d'aéroports internationaux et régionaux.
- ✓ 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 développement industriel du territoire.
- ✓ Il positionne l'infrastructure au meilleur endroit possible et optimise le potentiel de développement économique du site tout en intégrant l'ouvrage au paysage.

⁴ AA20-5471-0306 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Direction de l'Ouest de la Montérégie, Service des projets. Plan d'acquisition A-30 intersection A-15. Préparé par Jacques Beaudoin, arpenteur-géomètre, plan 3/4, 2005-02-04.

- ✓ Il crée et conserve des emplois durables et de qualité et maximise les investissements et les retombées économiques dans la zone à l'étude et dans le tout Roussillon.
- ✓ 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 bioalimentaire).
- ✓ Il permet un accès au pôle industriel régional via les autoroutes 15 ou 30.

Au niveau local :

- ✓ Il propose une configuration des bretelles de l'échangeur à la hauteur de l'autoroute 15 au sud de Delson qui utilise en moins grande importance les superficies déjà affectées et utilisées par les industries Goodfellow inc. et Société Bock.
- ✓ Il désenclave le parc industriel de Delson en proposant un échangeur complet sur l'autoroute 15 à la hauteur de la voie ferrée du Canadien Pacifique et assurera que les secteurs industriels de Delson et Candiac soient munis d'accès appropriés pour soutenir le trafic de camion généré par la présence de ces deux parcs industriels.
- ✓ Il rend possible la réalisation des projets d'expansion des entreprises Goodfellow inc. et Société Bock inc. à même leur terrain résiduel.
- ✓ Il assure l'essor de ces deux entreprises en croissance et permet des retombées positives pour l'ensemble des activités économiques de Delson.
- ✓ Il assure la consolidation et la création de nouveaux emplois dans le parc industriel.
- ✓ Il met en valeur la fenêtre industrielle de Delson et profite pleinement du potentiel offert par l'activité industrielle du parc.

❖ **LA VILLE DE DELSON RECOMMANDE FINALEMENT AU BAPE :**

- a) d'examiner 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 Roussillon afin de valider le bien-fondé du tracé mis de l'avant par le milieu ;
- b) de reprendre l'exercice d'analyse du tracé Jean-Leman-Roussillon en tenant compte de toutes les facettes de la notion de développement durable ;
- c) de rejeter le tracé recommandé et le tracé préliminaire proposés par le ministère des Transports du Québec qui ne répondent pas aux besoins de la région et qui risquent de nuire à son développement.

5. CONCLUSION

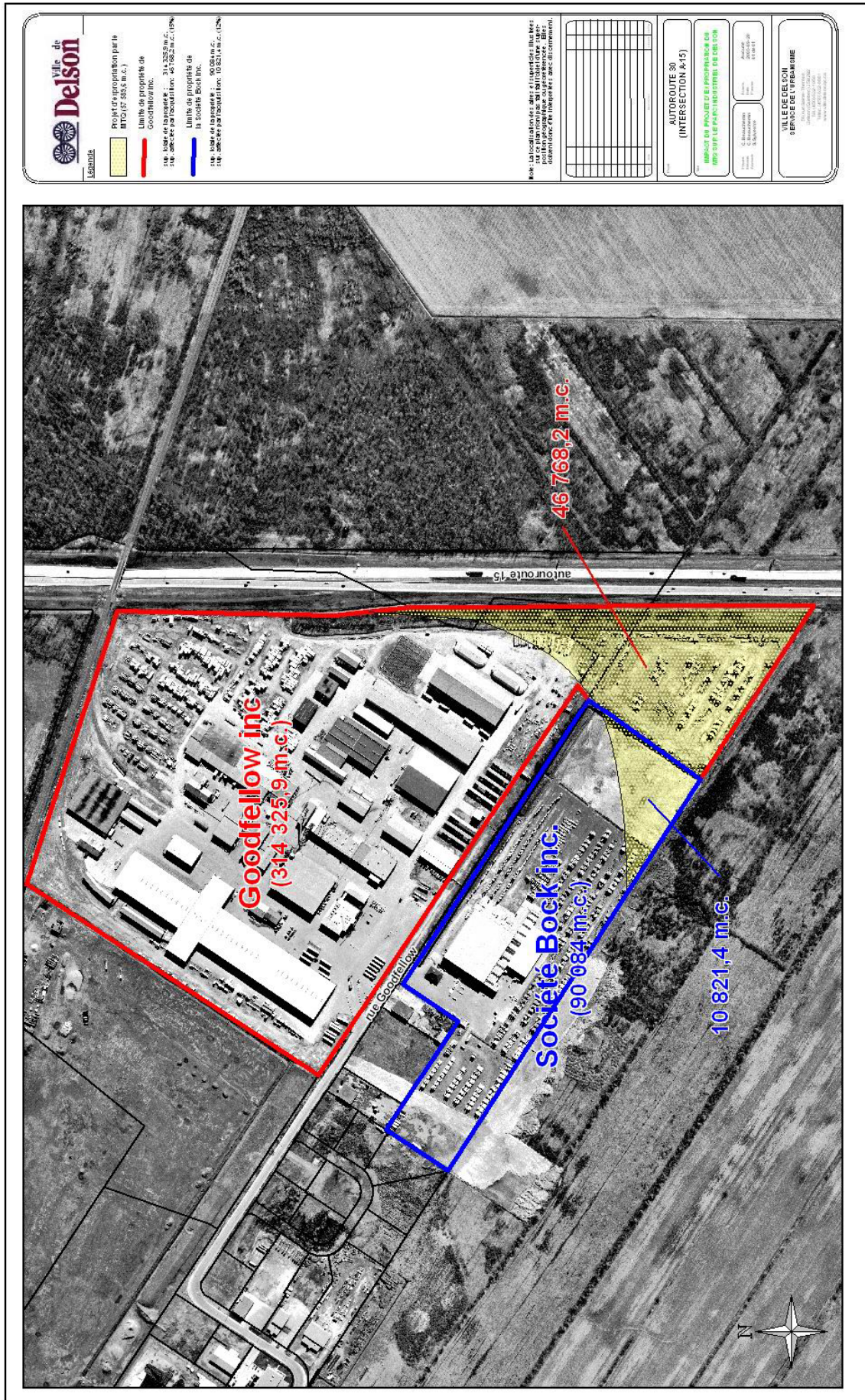
Le présent mémoire a permis à la Ville de Delson de présenter son territoire dans lequel s'inscrira, en partie, le projet de parachèvement de l'A-30. La Ville a expliqué pourquoi elle est intéressée à ce projet gouvernemental et a fait part de ses préoccupations et aussi d'une solution qui permettra de bonifier le projet proposé par le MTQ.

La Ville réitère son souhait que le parachèvement de l'ensemble de l'autoroute 30 (de Vaudreuil-Dorion à Candiac et St-Philippe) soit effectué dans les plus brefs délais. Par contre, il serait inacceptable que notre ville et notre région fassent indûment les frais du projet autoroutier et que celui-ci vienne ruiner nos efforts de développement économique local et régional. Les tracés proposés par le MTQ créent trop de conséquences négatives sur notre milieu pour être acceptables. Nous le rejetons avec force.

La Ville propose au BAPE une alternative au tracé du MTQ, le tracé "Jean-Leman-Roussillon", qui permettra au projet du Ministère de recevoir un certain degré d'acceptabilité dans le milieu. Enfin, la proposition de ce tracé permettrait au promoteur de réaliser son projet globalement comme il le prévoyait. Nous osons espérer que le BAPE partagera également le point de vue de la Ville de Delson.

ANNEXE A :

PLAN 01 - VILLE DE DELSON.
Impact du projet d'expropriation du MTQ
sur le parc industriel de Delson,
septembre 2005.



ANNEXE B :

PLAN DA 17 - MINISTÈRE DES TRANSPORTS.
Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Tracé
recommandé, préliminaire et tracé proposé par la
Ville de Candiac, août 2005, 1 carte.

ANNEXE C :

PLAN 03 - VILLE DE CANDIAC.

Le quadrant sud-est en 2015, potentiel de développement avec tracé Jean-Leman/Roussillon, de la Ville de Candiac, septembre 2005.

