



**MÉMOIRE DU CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT
(CLD) DE ROUSSILLON**

**AUDIENCES PUBLIQUES DU BAPE CONCERNANT LE PROJET DE
PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30**

TABLE DES MATIÈRES

<u>UN DÉVELOPPEMENT BIEN PENSÉ, PLANIFIÉ, ET DURABLE...</u>	4
<u>INTRODUCTION</u>	6
<u>1. UN CLD AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE SON MILIEU</u>	7
1.1 LOI 34 ET NOUVELLE GOUVERNANCE RÉGIONALE _____	8
1.2 ADOPTION DE TROIS (3) GRANDES ORIENTATIONS RÉGIONALES _____	10
<u>2. PRINCIPES DIRECTEURS AU POSITIONNEMENT DU CLD DE ROUSSILLON</u>	13
<u>3. NON AU TRACÉ DU MTO... : RÉACTIONS ET COMMENTAIRES</u>	15
3.1 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE _____	15
3.2 QUALITÉ DE VIE, SÉCURITÉ, SANTÉ PUBLIQUE _____	21
3.3 DÉVELOPPEMENT AGRICOLE _____	22
3.4 ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE _____	26
3.5 TRANSPORT ET ASPECTS TECHNIQUES _____	29
3.6 COLLABORATION GOUVERNEMENT-MUNICIPALITÉS _____	31
3.7 AUTRES COMMENTAIRES _____	31
<u>4. OUI AU TRACÉ JEAN-LEMAN-ROUSSILLON... : RÉACTIONS ET COMMENTAIRES</u>	32
4.1 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE _____	32
4.2 QUALITÉ DE VIE, SÉCURITÉ, SANTÉ PUBLIQUE _____	40
4.3 DÉVELOPPEMENT AGRICOLE _____	41
4.4 ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE _____	46
4.5 TRANSPORT ET ASPECTS TECHNIQUES _____	47
4.6 COLLABORATION GOUVERNEMENT-MUNICIPALITÉS _____	50
4.7 AUTRES COMMENTAIRES _____	50

5.	<u>LA PLATEFORME LOGISTIQUE INTERMODALE DE ROUSSILLON :</u>	52
5.1	SOMMAIRE DU PROJET _____	52
5.2	PERTINENCE ET OBJECTIFS DU PROJET _____	52
5.3	POURQUOI POSITIONNER LE PROJET DANS LE ROUSSILLON _____	53
5.4	SERVICES OFFERTS PAR LA PLATEFORME LOGISTIQUE INTERMODALE _____	53
5.5	RÉSULTATS ATTENDUS DU PROJET _____	53
6.	<u>RECOMMANDATIONS DU CLD DE ROUSSILLON</u>	54
7.	<u>CONCLUSION</u>	57

UN DÉVELOPPEMENT BIEN PENSÉ, PLANIFIÉ, ET DURABLE...

Depuis plusieurs années, le Centre local de développement (CLD) de Roussillon a mené des réflexions avec les élus municipaux et les partenaires économiques qui oeuvrent au développement de la MRC en vue d'établir un positionnement stratégique qui soit à la fois fort et spécifique au territoire de Roussillon, porte d'entrée de la région métropolitaine et corridor commercial des États-Unis et du Grand Montréal.

Quels sont les attraits et les forces de Roussillon ? Comment conjuguer les efforts et les actions de nos partenaires pour faire émerger et soutenir des projets structurants ? Comment accroître la qualité de vie de nos citoyens et citoyennes ? Et comment soutenir les familles et les jeunes qui ont choisi Roussillon pour vivre et s'épanouir ?

Voilà des questions auxquelles nous sommes confrontées tous les jours et auxquelles, sous l'égide du CLD de Roussillon, de la MRC de Roussillon, et des 11 villes et municipalités qui constituent notre MRC, nous essayons de trouver ensemble des réponses significatives et pleines de sens : réponses, soulignons-le, qui vont de plus en plus dans le sens d'un développement bien pensé, planifié et durable.

Il est vrai que la MRC de Roussillon - et ses 11 constituantes -, représente l'une des MRC du Québec qui a connu la plus forte croissance démographique au cours des 25 dernières années, doublant presque sa population qui atteint aujourd'hui plus de 145 000 personnes. C'est donc dire que le milieu est en pleine effervescence et que la croissance que connaît notre territoire, à tous les niveaux, a fait l'objet d'une planification rigoureuse et d'une vision concertée et à long terme.

Dans ce contexte, tout projet quel qu'il soit - incluant l'A-30, l'A-15 et les composantes de ces infrastructures autoroutières -, ne doit en aucun cas venir freiner la croissance économique et le développement planifié par nos milieux. Bien au contraire, ces infrastructures d'importance, tant voulues et souhaitées par la population et les décideurs de la MRC, doivent servir ingénieusement à optimiser le développement de nos communautés et la dynamique économique, industrielle, commerciale et résidentielle que nous avons su instaurer avec maints efforts, temps et investissements.

Chers commissaires, permettez-nous de conclure en mettant l'accent sur deux éléments qui sont vrais au moment où vous entreprenez la lecture de ce mémoire et qui le seront toujours une fois que les audiences publiques sur le tronçon 3, Échangeur Jean-Leman, seront terminées :

Oui... la MRC de Roussillon, ses élus municipaux et l'ensemble de ses principaux partenaires économiques et autres souhaitent ardemment le parachèvement de l'autoroute 30, et ce, dans les plus brefs délais ;

NON... nous ne voulons pas que ce projet autoroutier (et spécialement le tronçon qui fait l'objet des présentes audiences) se fasse au détriment des intérêts du milieu et de la planification du développement entrepris depuis plusieurs années par nos élus municipaux et leur direction générale.

Sur ces deux points, soyons clair : nous ne sommes pas négociables !

Pourquoi vouloir d'une autoroute qui vient enlaver et réduire notre développement ? Pourquoi accepter un tracé - celui proposé par le MTQ -, qui n'a jamais fait l'objet d'une réelle consultation auprès des élus et décideurs du milieu, pourtant directement concernés par le tronçon 3, Échangeur Jean-Leman ?

NON, décidément, nous ne sommes pas négociables sur ce point !

Alors, au nom du milieu, à titre de présidente du CLD, de mairesse de la ville Sainte-Catherine et de préfète de la MRC de Roussillon, j'ajouterai à ce propos d'ouverture la conclusion suivante :

« Le tracé proposé par le MTQ est totalement inacceptable pour le milieu. Il ne correspond pas à notre vision de développement et nous voulons être entendu. Nous prendrons les moyens qu'il faut pour ça ».

Vous trouverez dans les pages qui suivent, le positionnement du CLD de Roussillon ainsi que la base argumentaire dudit mémoire.

Espérant réussir à éclairer votre point de vue sur nos valeurs et notre vision, nous vous souhaitons, madame et monsieur les Commissaires, nos salutations distinguées.

Bonne lecture.

La Présidente du CLD de Roussillon,

Jocelyne Bates

DÉVELOPPER

ROUSSILLON !

INTRODUCTION

Le présent document constitue la position du CLD de Roussillon dans le cadre des audiences publiques du BAPE pour le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'échangeur Jean-Leman et l'autoroute 15, sur les territoires de Candiac et de Saint-Philippe, dans la MRC de Roussillon.

Ce document est constitué en plusieurs parties, soient les suivantes : Position du CLD quant au choix du tracé optimal ; Présentation du CLD, de sa vision d'avenir et de ses trois (3) orientations régionales ; Principes ayant guidé la position du CLD ; Considérations retenues dans la résolution du CLD ; Réactions et commentaires relatif au tracé Jean-Leman-Roussillon ; Réactions et commentaires relatifs aux tracés du ministère ; Présentation du projet de plateforme logistique intermodale ; présentation de la Commission bioalimentaire ; Présentation de la ville de Candiac, un modèle de développement au Québec ; Autres éléments expliquant la position du CLD ; Synthèse de la position du CLD ; Conclusion ; Annexes.

Ce document - et la position du CLD qu'il présente -, a été élaboré en fonction :

- De la mission du CLD et de sa vision de développement stratégique
- Du suivi aux Plans d'action local en matière d'économie et d'emploi (PALÉE) élaborés par le CLD de Roussillon au cours des dernières années
- Des études réalisées sur le territoire de Roussillon pour accroître le positionnement stratégique de la MRC et accentuer les retombées économiques sur le territoire
- Des rapports d'experts sur divers volets du dossier
- Des orientations régionales adoptées par la MRC de Roussillon et les 11 villes et municipalités qui la constituent
- Des besoins des milieux économiques, industriels, commerciaux, affaires, résidentiels et autres (entre autres au niveau du soutien aux exportations)
- Des besoins des organismes de développement économique et social de Roussillon
- Du cadre métropolitain, montréalais et national dans lequel s'inscrit le projet
- De la nature et de la portée du projet
- D'une vision à long terme du développement économique de Roussillon
- De l'ensemble des enjeux de développement inhérents au projet
- De la volonté exprimée par les élus municipaux et les principaux partenaires économiques de Roussillon concernant l'axe du transport et l'axe de développement économique, incluant le bioalimentaire et la réalité rurale

À la lecture de la présente, vous constaterez que les enjeux de ce dossier dépassent de loin la question, fort importante certes et tous en conviennent, de la protection des terres agricoles : et ce, compte tenu que le projet se réalise en partie en zone blanche, sur un territoire de 145 000 habitants qui habitent à environ 90 % la zone urbaine, que la zone à l'étude a fait l'objet d'une planification rigoureuse, que la MRC de Roussillon n'est qu'à quelques kilomètres du centre-ville de Montréal - donc dans un environnement de métropole et qu'elle se situe dans un axe de commerce majeur, soit États-Unis/Montréal, et que le tracé de la future A-30 se situe à proximité ou en plein cœur de zones résidentielles d'envergure et de prestige projetées à court, moyen ou long termes, etc., pour ne nommer que ces quelques aspects dont il faut également tenir compte dans le choix du meilleur tracé pour la région.

1. UN CLD AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE SON MILIEU

Le CLD de Roussillon agit dans son milieu, en partenariat avec plus de 1 000 intervenants (élus municipaux, organismes de développement, entreprises, commerces et chambres de commerces, établissements d'enseignement, ministères, etc.) directement concernés par le développement économique et l'entrepreneuriat du territoire de Roussillon, et ce, depuis sa création en 1998.

Au cours de la dernière année seulement, soit 2004, le CLD de Roussillon a :

- Investi plus de 450 000 \$ au niveau de ses fonds dans le développement de la MRC et des entreprises;
- Favorisé, via ses programmes de subventions et de prêts, des investissements totaux des entreprises de près de 3,3 M \$, pour un effet levier de 7,32 \$ pour chaque dollar investi par le CLD
- Permis le démarrage d'entreprises dans l'ensemble des municipalités de la MRC de Roussillon, incluant Kahnawake
- Supporté le développement des entreprises d'économie sociale pour un montant de 156 000 \$ et des investissements totaux de plus de 805 000 \$
- Permis la création et le maintien de plus de 160 emplois dans Roussillon
- Aidé au développement des milieux ruraux, via la gestion du Pacte rural et alloué des investissements de plusieurs dizaines de milliers de dollars à des projets concrets de revitalisation
- Travaillé à la mise en œuvre des orientations régionales adoptées par les élus municipaux à l'échelle de la MRC de Roussillon
- Supporté l'implication des femmes au développement local et régional, ainsi que des jeunes
- Supporté les besoins des familles, via le support aux centres de la petite enfance
- Organisé plus de 250 rencontres d'informations dans les domaines touchant l'entrepreneuriat, la formation, les meilleures pratiques d'affaires, etc.

Bref, le CLD de Roussillon est au cœur du développement économique de sa MRC et travaille avec ardeur avec plusieurs partenaires, dont la MRC de Roussillon et chacune des onze (11) municipalités du territoire, à la réalisation de tous les enjeux régionaux de développement qui ont fait l'objet de consensus : et ce, tant au niveau du transport que du développement bioalimentaire, industriel, commercial et sectoriel.

Juste pour démontrer le rôle du CLD dans la croissance économique de Roussillon et ses impacts dans le milieu, soulignons les faits saillants suivants. Depuis sa création, le CLD a :

- Investi en fonds et autres plus de 3 M \$
- Généré des investissements totaux du milieu (entreprises et autres) de plus de 30 M \$
- Créé plus de 1 050 emplois directs
- Financés près de 500 entreprises et organismes
- Établi des partenariats et des concertations sur divers dossiers importants avec plus de 1 000 décideurs et 70 organisations différentes de la MRC de Roussillon

1.1 LOI 34 ET NOUVELLE GOUVERNANCE RÉGIONALE

Suite à la Loi 34 sur la nouvelle gouvernance régionale mise en œuvre par le gouvernement québécois actuel, les Municipalités régionales de comté (MRC) se sont vues confier le mandat de développement économique. L'esprit de cette Loi est de rapprocher davantage les services des citoyens, d'associer davantage les élus municipaux à la prise de décision concernant le développement local et régional, de confier aux élus des responsabilités de développement économique : et ce, en vertu du principe d'imputabilité du fait qu'ils sont dûment élus par leurs citoyens, qu'ils ont à cet égard des responsabilités d'aménagement et de développement de leur ville et MRC, et qu'ils sont les premiers représentants de leur milieu.

Dans le cadre de ces changements, la MRC de Roussillon a confié au CLD de Roussillon le mandat du développement économique local, de l'entrepreneuriat et du développement de l'emploi. Le CLD continue donc à agir comme un des principaux moteurs de développement et de croissance économique de Roussillon, en lien avec les entreprises, industries, commerces et organismes de développement de Roussillon. Vous trouverez, à l'annexe du présent mémoire, une copie de la résolution de la MRC de Roussillon ainsi qu'une lettre de son directeur général confirmant le mandat dévolu au CLD et son rôle moteur dans le développement économique de Roussillon, la concertation des partenaires du milieu et la réalisation des grands enjeux de développement de la MRC. Dans cette optique :

CONSIDÉRANT ce qui précède;

CONSIDÉRANT l'importance et la portée du projet de parachèvement de l'autoroute 30;

CONSIDÉRANT que ce projet se réalisera entièrement sur le territoire de la MRC de Roussillon;

- Il est évident que le CLD de Roussillon est étroitement concerné par les présentes audiences du BAPE sur le parachèvement de l'autoroute 30 pour le tronçon Jean-Leman, à Candiac et à Saint-Philippe;
- Il est évident que ce dossier comporte des enjeux économiques de première importance pour le développement de Roussillon et le positionnement stratégique de son territoire, et ce, pour tous les secteurs (industriel, commercial, résidentiel, bioalimentaire, transport, tourisme, affaires municipales, etc.) et pour tous les paliers d'intervention (national, métropolitain, régional, local)
- Il est évident que le CLD a son mot à dire dans le choix du tracé compte tenu des décideurs qu'il représente et des besoins des entreprises auxquelles il doit répondre, et compte tenu que la construction d'une telle infrastructure doit être prise en compte dans les choix des stratégies de développement à mettre en œuvre pour assurer la croissance économique du territoire de Roussillon au cours des prochaines années, voire même des prochaines décennies

La tenue d'audiences publiques sur le parachèvement de l'A-30 est une excellente chose puisque le CLD a enfin l'opportunité de se prononcer et de faire valoir l'ensemble des enjeux économiques que l'A-30 comporte chez nous, principalement l'importante plateforme logistique intermodale adoptée par les élus de Roussillon et ses partenaires. Ces enjeux et l'A-30 touchent de plein fouet l'avenir de la région : or, tout le monde le sait, il n'y a pas d'avenir sans développement économique et sans planification régionale à cet égard.

Dans cette optique, le CLD veut que l'A-30 soit positionnée au meilleur endroit possible et qu'elle serve au développement de nos milieux et de nos secteurs, incluant les milieux ruraux et le bioalimentaire. Développer Roussillon, c'est la responsabilité du CLD et il compte l'assumer pleinement. Voilà qui explique sa position et l'appui que le CLD offre à tous les développeurs et promoteurs de la zone à l'étude qui sont en faveur du tracé Jean-Leman-Roussillon (dont la MRC, la ville de Candiac, de Saint-Philippe et les autres municipalités de la MRC, tous les agriculteurs touchés par le tracé, tous les promoteurs commerciaux, industriels et résidentiels qui ont prévu des projets dans la zone à l'étude, etc.). Je remercie à l'avance les commissaires pour leur ouverture aux enjeux de développement économique de Roussillon que le CLD et ses partenaires veulent mettre de l'avant, au profit de l'économie québécoise ».

MISSION DU CLD

La mission du CLD est de mobiliser tous les acteurs du développement économique dans une démarche commune de concertation, tournée vers l'action et les projets concrets de développement, en vue de favoriser la croissance de la MRC, de ses entreprises et de ses commerces, en vue de soutenir le développement de l'entrepreneuriat, de l'emploi et de l'économie régionale, et de contribuer ainsi à l'enrichissement collectif et à la qualité de vie des citoyens de Roussillon : le tout en synergie avec les autres niveaux d'intervention et dans le respect de la vision stratégique et des orientations adoptées par la MRC de Roussillon et ses 11 villes et municipalités qui la composent.

1.2 ADOPTION DE TROIS (3) GRANDES ORIENTATIONS RÉGIONALES

Au cours des dernières années, les élus municipaux de Roussillon ont pris l'habitude de se réunir pour échanger sur le développement économique et stratégique du territoire dans le cadre d'un « Lac à l'Épaule » annuel. Ces rencontres portent fruit et permettent de plus en plus l'émergence d'une vision commune et régionale de développement ainsi qu'une plus forte solidarité intermunicipale. Le dernier « Lac à l'Épaule » a eu lieu au printemps 2004 et a réuni tous les élus municipaux de Roussillon ainsi que les directions générales de la MRC de Roussillon et du CLD de Roussillon.

Les décideurs du territoire ont poursuivi leurs réflexions et discussions sur les aspects suivants :

- Rôle du CLD comme moteur au développement économique du territoire;
- Positionnement stratégique de la MRC dans la couronne sud de Montréal;
- Développement économique du territoire de Roussillon
- Besoins de la MRC et du CLD, principalement au niveau industriel, commercial et bioalimentaire
- Enjeux régionaux de développement de la MRC de Roussillon dans le contexte de la nouvelle gouvernance régionale (Loi 34) et dans le contexte de la mondialisation des marchés et de la concurrence accrue
- Enjeux relatifs au transport et au parachèvement de l'A-30

Dans le cadre de ces discussions - et en lien avec des études commandées par le CLD et la MRC de Roussillon (cf. Études pertinentes jointes en annexe) et déjà réalisées sur le plan économique -, les élus de Roussillon ont adopté trois (3) grandes orientations régionales. Ces orientations sont les suivantes :

- Implantation et développement d'une plateforme logistique intermodale, Carrefour d'entrée métropolitaine des États-Unis. Le but de ce parc logistique de haute technologie est de :
 - Démarquer Roussillon sur le plan de la logistique de transport, étant entendu :
 - L'axe stratégique autoroutier A-30 et A-15;
 - La signature en 2002 d'une entente entre le gouvernement du Québec et le gouverneur de l'État de New York au Québec pour l'établissement d'un important corridor commercial Montréal-Albany
 - La localisation géographique exceptionnelle de Roussillon à proximité de Montréal
 - Les problèmes et les coûts inhérents à la congestion du transport des marchandises
 - L'importance du secteur des transports, de la logistique
 - Les besoins des industries de Roussillon
 - Le soutien au secteur bioalimentaire
- Développement du secteur bioalimentaire et identification de nos principaux créneaux de développement. Le but de cette orientation régionale est de :
 - Favoriser le développement du secteur en profitant au maximum de nos forces et en rapprochant le plus possible les élus et partenaires des milieux urbains, ruraux, agricoles et industriels, étant entendu :
 - l'importance du secteur et son potentiel de développement;
 - l'existence des réalités urbaines et rurales;
 - les enjeux communs de développement;
 - le rôle de la plateforme logistique intermodale pour supporter le développement et les exportations du secteur bioalimentaire;

- Mise en valeur des rives et des plans d'eau de Roussillon. Le but de cette orientation régionale est de :
 - Accroître la qualité de vie de toute la population de la MRC de Roussillon et des 11 municipalités du territoire dans lesquelles résident les citoyennes et citoyens de Roussillon;
 - Capitaliser sur les plans d'eau du territoire et infrastructures s'y rattachant comme une des richesses de la région et mettre l'accent sur le potentiel de développement économique, étant entendu :
 - l'usage économique du port de Sainte-catherine;
 - les projets régionaux qui pourraient être mis de l'avant au niveau de divers sites liés aux plans d'eau;
 - les potentiels commerciaux des plans d'eau;
 - l'augmentation de l'attraction du territoire;
 - les liens à établir entre les infrastructures et la plateforme logistique intermodale (cf. port-route-rail);

Comme on peut le constater, le projet actuel de prolongement de l'A-30 n'est pas une surprise puisque les élus municipaux et partenaires économiques du CLD de Roussillon ont déjà discuté et statué à maintes reprises sur l'importance de ce nouvel axe routier et la nécessité de capitaliser sur cette infrastructure d'envergure. Le projet de plateforme logistique intermodale s'inscrit dans cette réflexion visant à :

- Capitaliser sur les réseaux de transport qui traversent et desservent Roussillon (actuel et à venir);
- Capitaliser sur la localisation stratégique exceptionnelle de Roussillon, dans l'axe nord-sud et est-ouest, à proximité de grands marchés (Montréal, Ontario, États-Unis, Provinces maritimes);
- Capitaliser sur les besoins du secteur du transport;
- Développer une expertise spécifique et de haut niveau en matière de logistique de transport;
- Développer des infrastructures répondant aux besoins des industries (de Roussillon notamment);
- Développer un segment de l'économie via des équipements à la fine pointe;
- Accroître les exportations des industries (de Roussillon notamment);
- Élaborer des alliances stratégiques avec des partenaires de la chaîne d'approvisionnement;

L'orientation concernant le développement d'un parc logistique intermodale à l'axe de l'A-15 et de l'A-30 dans le parc industriel de Candiac est majeur pour les élus, les entreprises et les développeurs de Roussillon. Ce parc nécessite un minimum de 5 millions de pieds carrés (selon les modèles existants dans le monde), soit la totalité de la zone prévue dans les planifications locale et régionale. Il est vital à l'économie de Roussillon et aux partenariats que les principaux acteurs concernés souhaitent établir pour le développement de la zone à l'étude. Toutefois – et c'est là un fait majeur –, les tracés du ministère passent à l'intérieur de la zone, compromettant sérieusement la réalisation du parc logistique, voire même empêchant totalement sa mise en oeuvre.

Dans ce contexte, **les tracés du ministère nuisent considérablement aux orientations économiques** adoptées pour assurer la croissance de Roussillon et ont pour effet de museler Roussillon (ainsi que les municipalités de Candiac et de Saint-Philippe, entre autres) dans son développement. Cela pose un véritable problème et le gouvernement du Québec doit en tenir compte dans son évaluation.

Le ministère a des réponses à donner à la région car il pose la question du parachèvement de l'A-30 non pas comme un outil de développement pour le milieu de Roussillon mais comme un entrave à son développement. Rien n'est moins problématique et il est normal, dans ce contexte, que le milieu se soulève pour faire valoir ses orientations. D'un côté, le gouvernement du Québec veut que les milieux se concertent et se prennent en main, de l'autre il les bloque dans leur développement économique. Roussillon ne peut accepter cela, et ne l'acceptera jamais. Le développement n'est pas juste pour les autres villes, MRC ou régions, ou pour les autres entreprises. Roussillon y a droit également, et pleinement droit !

DÉVELOPPER

ROUSSILLON !

2. PRINCIPES DIRECTEURS AU POSITIONNEMENT DU CLD DE ROUSSILLON

En regard à la question du tracé à privilégier pour le parachèvement de l'A-30 au niveau du tronçon Est entre l'A-15 et l'échangeur Jean-Leman, sur le territoire de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe, le CLD de Roussillon a établi sa position en tenant compte de certains principes directeurs. Ces principes ont guidé le CLD dans le cadre de la rédaction de son mémoire et des concertations qu'il a menées auprès des partenaires du milieu intéressés par le dossier et oeuvrant au développement du territoire de Roussillon.

Ces principes sont les suivants :

Nécessité d'avoir un tracé qui favorise le développement de la MRC de Roussillon, tout secteur confondu.

Nécessité d'avoir un tracé qui respecte la vision de développement et les projets d'avenir et d'expansion de la MRC de Roussillon.

Nécessité d'avoir un tracé qui fasse l'objet d'un large consensus au sein des élus municipaux, ralliant à tout le moins une majorité d'entre eux.

Nécessité d'avoir un tracé qui soit sécuritaire et des plus fluides, d'autant plus qu'une étude démontre que 75% du transport de matières dangereuses entrant au Québec emprunte le réseau routier de l'ouest de la Montérégie, dont la route 132.

Nécessité d'avoir un tracé qui réponde aux besoins actuels et futurs (besoins anticipés pour les décennies à venir) de la MRC de Roussillon compte tenu de la durée de vie des infrastructures autoroutières.

Nécessité d'avoir un tracé qui respecte le schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon.

Nécessité d'avoir un tracé qui présente le moins de contrainte au développement résidentiel, commercial et industriel, et qui soit susceptible de présenter le moins d'impacts négatifs pour les personnes et familles qui résident (ou résideront) dans la zone touchée.

Nécessité d'avoir un tracé qui s'arrime à la planification du développement qui a été mise en branle au cours des dernières années par la MRC et ses villes constituantes, et qui ne fasse pas obstruction aux projets de promoteurs sur le point de se réaliser, principalement dans la zone à l'étude, et aux autres pouvant être hautement intéressés par ce secteur stratégique A-30 et A-15.

Nécessité de respecter les orientations régionales adoptées par les 11 villes et municipalités de la MRC de Roussillon, par la MRC de Roussillon, et par le CLD de Roussillon en 2004-2005.

Nécessité d'avoir un tracé qui optimise le positionnement stratégique de la MRC de Roussillon sur l'échiquier métropolitain principalement, ainsi que sur l'échiquier montréalais et national.

Nécessité d'avoir un tracé qui favorise le développement optimal d'un corridor commercial nord-sud entre le Grand Montréal et les États-Unis.

Nécessité d'avoir un tracé qui maximise le potentiel de développement des axes autoroutiers A-15 et A-30 et qui offre à tous les grands promoteurs éventuels des possibilités d'affaires et de croissance des plus compétitives, et ce à long terme.

Nécessité d'opter pour le meilleur tracé qui soit, c'est-à-dire celui qui présente le plus d'avantages stratégiques en matière de soutien au développement et la croissance économique de la MRC de Roussillon et de la région métropolitaine, d'une part, et celui qui s'inscrit le mieux dans les plans de la MRC de Roussillon et de la zone touchée en ce qui a trait à la qualité de vie des citoyens (notamment les futurs résidents de cette zone à l'étude), d'autre part.

Nécessité que la voix du milieu (et, en tout premier lieu, des 11 municipalités qui composent le territoire de la MRC de Roussillon) soit entendue et prise en compte à sa juste valeur dans ce dossier compte tenu que le projet se réalise sur le territoire de la MRC de Roussillon et compte tenu de l'esprit de la Loi 34 qui veut favoriser la régionalisation et la décentralisation vers les milieux locaux et qui donne aux MRC le mandat du développement économique de leur territoire.

En conclusion, le parachèvement de l'A-30 est attendu dans la région de la Montérégie Ouest depuis plusieurs décennies. Les élus municipaux et les partenaires économiques et sectoriels du milieu (les villes et municipalités du territoire, les entreprises, organismes de développement ainsi que les citoyennes et citoyens de Roussillon et de la Montérégie Ouest) attendent donc sa réalisation avec enthousiasme mais depuis trop longtemps.

Il y a donc nécessité que le gouvernement du Québec soit cohérent avec sa politique de développement local et régional, politique qui va dans le sens d'intensifier la régionalisation et la décentralisation des responsabilités et pouvoirs vers les milieux locaux et régionaux, et qui veut que ces milieux (spécialement les municipalité et les MRC) prennent davantage en main leur développement. Or, qui dit développement... dit outils de développement... dit infrastructures autoroutières.

Dans cette optique, il est clair que les élus municipaux de la MRC de Roussillon ainsi que les partenaires socio-économiques ont plus que leur mot à dire dans le dossier de l'A-30 et de l'échangeur Jean-Leman et que ce serait une erreur politique importante de passer outre la volonté consensuelle exprimée par les décideurs de Roussillon dans le cadre d'un projet aussi important, structurant économiquement et porteur d'avenir.

3. NON AU TRACÉ DU MTQ... : RÉACTIONS ET COMMENTAIRES

Position et argumentaire du CLD concernant son rejet du tracé du ministère

Les membres du CLD de Roussillon, sa direction générale ainsi que son personnel oeuvrant au développement économique du territoire de Roussillon depuis la mise en place des CLD en 1998 ont pris connaissance de la proposition de tracé du MTQ. Conscients qu'une infrastructure de cette envergure et de cette importance peut entraîner certaines contraintes au sein du milieu où elle est construite, le CLD a, après étude, examens et discussions, rejeté à l'unanimité le tracé du MTQ (tant au niveau du projet de référence que de la variante) compte tenu qu'il dessert très mal les intérêts du milieu et compte tenu également que la localisation du tracé ou corridor routier a des impacts majeurs sur le développement du secteur et du milieu (tant d'un point de vue urbain qu'agricole), lequel milieu a le droit de se prononcer.

En effet, il ressort de notre évaluation que le tracé du ministère va à l'encontre du développement économique de Roussillon, pris comme un tout ou selon chacune de ses parties, soit les onze villes de la MRC. Le tracé ne permet pas de réaliser la stratégie et les projets économiques souhaités par les leaders municipaux et économiques de Roussillon. Les raisons retenues pour le rejeter sont nombreuses ainsi que les faiblesses inhérentes à la proposition de tracé du ministère.

En résumé, les principales raisons de refus du CLD au tracé du ministère sont les suivantes :

3.1 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Le tracé du ministère empêche la réalisation des orientations régionales du CLD de Roussillon adoptées par tous les élus municipaux de Roussillon et les partenaires économiques du CLD, dont l'important projet de plateforme logistique intermodale situé dans la zone à l'étude, dans le nouveau parc industriel de haute technologie de transport, logistique et douanes, à l'axe de l'A-30 et de l'A-15 au sud de la voie ferrée du CP, plateforme que le tracé du ministère coupe en deux (2) privant la région d'un avantage stratégique indéniable pour l'ensemble de ses secteurs (incluant l'exportation);
- Le tracé du ministère ne permet pas d'optimiser les infrastructures de transport actuelles de Roussillon (quai, rails, route, autoroute, gare) et ne permet pas de soutenir les industries qui pourraient bénéficier grandement d'un réseau autoroutier stratégique et de la plateforme logistique intermodale (tel le secteur du transport, bioalimentaire ainsi que les industries qui exportent leurs produits vers les Etats-Unis, etc.). Il ne s'inscrit pas dans la stratégie de développement préconisée par les élus et les partenaires économiques de Roussillon;

- Le tracé du ministère contrarie la pleine réalisation de nombreux projets d'envergure régionale estimés à quelques centaines de millions de dollars, tels les projets suivants :
 - Projet d'aménagement commercial sur une superficie de 5,5 millions de pieds carrés, projet estimé à plusieurs dizaines de millions de dollars;
 - Projet d'aménagement résidentiel de 6 millions de pieds carrés, projet estimé à plus de 100 M \$;
 - Projet de création de Studios de cinéma de 2 millions de pieds carrés, projet estimé à 40 M \$, projet qui pourrait ne pas voir le jour avec le tracé du ministère car le site a été choisi, notamment, en fonction de la quiétude des lieux, des services et des voies routières;
 - Projet d'implantation d'une gare intermodale permanente Candiac-Montréal, projet en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour desservir la population de Roussillon et dont des investissements d'importance ont été faits;
 - Projet de création d'une Maison du Tourisme, projet d'accueil d'envergure provinciale qui permettrait de faire la promotion de l'ensemble des attraits touristiques, culturels et patrimoniaux de la MRC de Roussillon;
 - Projet de création et de développement d'un important parc industriel de haute technologie en logistique et transport intermodal;
 - Autres projets de développement économique en cours de discussions;
 - Projets connexes émanant de l'activité industrielle, commerciale et résidentielle qui se manifesteront grâce à la réalisation des projets prévus;
- Le tracé du ministère exige l'expropriation d'une résidence évaluée à plus de 2 M \$;
- Le tracé du ministère ne respecte pas la vision, les besoins et les priorités de développement économique régional élaborées et retenues par les élus municipaux et principaux partenaires de la MRC de Roussillon. Il nie donc les besoins et les aspirations de croissance économique des 11 villes de la MRC de Roussillon ainsi que les consensus régionaux et la volonté des élus de travailler ensemble sur des projets d'envergure régionale. Il 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;
- Le quadrant sud-est compte près de 30 millions de pieds carrés, dont une plus grande partie se situe en zone blanche. Il est normal que cette partie de Roussillon soit revendiquée par les décideurs du milieu de Roussillon pour assurer son développement économique et qu'il soit inscrit dans le cadre d'une planification locale et régionale. Ce secteur est même revendiqué par les élus de Roussillon et partenaires économiques comme une des zones d'importance économique, industrielle et commerciale apte à assurer l'avenir de la MRC de Roussillon et son positionnement stratégique dans la zone métropolitaine. Des Lac à l'épaule et des études sont venues confirmer l'importance de ce secteur sur le plan du développement économique régional et toute la stratégie du CLD et de la MRC de Roussillon converge vers cette zone et le développement de ce pôle économique (cf. Rapport CAI, adoption d'une dizaine d'orientations régionales pour Roussillon). Ne pas respecter la stratégie de développement adoptée par les décideurs de Roussillon constitue un véritable affront et est synonyme de confrontation, d'où des pertes d'énergie, de retombées, d'investissements qui sont néfastes à l'économie du Québec, métropolitaine et montréalaise;

- Le tracé du ministère au niveau de la variante pourrait miner la réalisation complète du projet immobilier avec les services qui s'y rattachent (école, parcs, services complémentaires). Les investissements inhérents à ce projet estimés à 100 M \$ pourraient être compromis ou retardés. À ces investissements, il faut souligner que les revenus fonciers annuels sont estimés à environ 2 M \$ annuellement, soit des revenus de 100 M \$ sur une période de 50 ans, ce qui marque l'importance économique du projet domiciliaire qui pourrait subir les effets négatifs d'une autoroute à proximité;
- Le tracé du ministère ne prend pas assez en compte une des principales variables du développement de l'économie québécoise, soit l'économie locale. Il est vrai qu'avant de pouvoir parler d'économie régionale ou nationale, l'économie locale est une de ses constituantes, voire même l'une de ses principales constituantes. Le tracé proposé s'inscrit trop dans une optique de développement métropolitain, et ce, au détriment de l'économie de Roussillon, de ces villes constituantes et de ces industries, ce qui ne peut qu'affaiblir la zone métropolitaine étant entendu que Roussillon est un acteur clé de l'économie de la grande région de Montréal et du Québec;
- Le tracé du ministère ne permet pas à la MRC et au CLD de Roussillon de réaliser sa stratégie de développement des exportations, en collaboration avec le Service d'Exportation de la Montérégie Ouest (SEMO) et les entreprises exportatrices;
- Le tracé du ministère coupe en deux le parc industriel de haute technologie de transport et de logistique intermodale, bloquant de nombreuses possibilités d'affaires, dont certaines sont actuellement menées avec des industries sérieuses, notamment une prête à s'implanter dans le parc sur une superficie de plus de 2 M de pieds carrés. Le tracé et les présentes audiences retardent donc les discussions avec ce promoteur (et d'autres) pouvant être intéressés par le secteur. 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 bioalimentaire et au niveau des exportations;
- Le tracé du ministère ampute une plus large partie de la zone blanche à l'intersection de l'A-15 et l'A-30 (que le tracé Jean-Leman-Roussillon). De plus, la zone blanche restante qui sera enclavée sera peu développable, d'où une perte de potentiel et de rentabilité économique à court, moyen et long termes;
- Le tracé du ministère 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);
- Le tracé du ministère se situe (pour une partie) dans un périmètre urbain à forte capacité de développement et (pour une autre partie) à proximité du périmètre urbain mais il n'en tient nullement compte, ce qui en fait un tracé désuet et de courte vue avant même sa mise en opération. Comme déjà mentionné, plusieurs projets d'envergure sont prévus dans la zone à l'étude, ce qui prouve hors de tout doute et de tout questionnement les enjeux économiques inhérents à la zone à l'étude. Le ministère ne semble pas reconnaître ces enjeux, bien qu'il en a été informé. Les enjeux économiques et l'avenir que ceux-ci représentent s'en trouvent niés, d'où des contraintes supplémentaires à la croissance et au développement;

- Le tracé du ministère sape les avantages stratégiques inhérents à la localisation géographique exceptionnelle de la MRC de Roussillon et du pôle de développement économique A-15, A-30 et A-10. Située dans l'axe nord-sud, entourée de marchés très potentiels (Ontario, Montréal, nord-est des États-Unis), ce secteur est stratégique et mérite pleinement qu'on en considère tous les enjeux et potentialités économiques, commerciales et industrielles;
- Le tracé du ministère enlève à la MRC de Roussillon une partie de son territoire agricole et une partie de son territoire urbain : cela implique, de facto, que les élus et partenaires économiques de Roussillon devraient avoir leur mot à dire dans le choix du tracé. Cela est d'autant plus vrai et important que les zones de développement disponibles dans la MRC sont peu nombreuses et qu'il faut donc les utiliser dans une optique de développement de leur plein potentiel économique. Dans le cas du projet actuel, le ministère va dans le sens inverse car :
 - Le tracé empêche des projets de pouvoir se réaliser (tant au niveau local que régional);
 - Il enclave des terrains agricoles sans offrir de possibilités réelles de développement;
 - Il ne tient pas compte de la stratégie d'attraction industrielle et commerciale adoptée par le CLD et la MRC de Roussillon au début des années 2000;
 - Il ne met pas à profit les investissements déjà réalisés dans la zone à l'étude;
 - Il n'optimise pas le site et en réduit même les potentialités;
 - Il coupe l'accessibilité à la zone à l'étude ce qui constitue une contrainte de plus au développement économique du site;
 - Il ne prévoit aucune mesure de développement économique en lien avec l'A-30 et l'A-15;
- Le tracé du ministère passe dans la zone verte, ce qui implique que le milieu agricole s'en trouvera dégradée de façon définitive, 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). Le tracé du ministère passe également dans la zone blanche sans que le MTQ n'offre de réelles mesures d'atténuation des impacts ou de compensations des pertes liées à cette amputation de la zone blanche;
- Le tracé du ministère cherche principalement à faire de l'A-30 seulement une voie de contournement de l'Île de Montréal sans égard aux besoins, planifications, enjeux, projets, stratégies et priorités de développement économique des premiers milieux concernés et qui accueillent l'autoroute, soit la MRC et le CLD de Roussillon, les municipalités de Candiac et de Saint-Philippe, les neuf autres municipalités de la MRC, les promoteurs de projets dans la zone, les agriculteurs directement touchés ainsi que les entreprises et les organismes de développement économique de Roussillon qui ont inclus l'A-30 à leur planification. D'une façon générale, le tracé proposé ne respecte pas les vœux des autorités locales et/ou privées qui possèdent les terrains où sera aménagée la future autoroute, pas plus qu'il ne respecte les instances de développement local et régional qui ont un développement planifié et stratégique pour cette zone à l'étude;
- Le tracé du ministère traverse une très grande exploitation agricole et la scinde, nuisant au développement de celle-ci, réduisant sa valeur, son potentiel et l'accessibilité à ces terres. Cela se traduit par des pertes monétaires;

- Le tracé du ministère vise à élargir les options d'accès à l'Île de Montréal et à favoriser le transport de transit, mais il a aussi comme objectif reconnu par le MTQ de relier l'ensemble de la Montérégie aux marchés extérieurs. Le présent tracé du ministère rencontre cet objectif mais au détriment de la MRC de Roussillon et de son économie, et ce, bien que le pôle économique A-15 et A-30 se situe sur le territoire de la MRC de Roussillon. Il est intéressant de souligner ce que monsieur Michel Séguin du MTQ indiquait à cet effet lors des audiences publiques de l'hiver 2002 sur la prolongation de l'A-30; il indiquait « que le principal bénéfice attendu par le parachèvement de l'autoroute 30, ce n'est pas d'être une voie de contournement, mais c'est vraiment de faciliter l'accessibilité aux marchés extérieurs, et ce, pour l'ensemble des entreprises du Québec, particulièrement celles de la Montérégie » (Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, page 28). Le tracé du ministère ne donne pas à Roussillon ce qu'elle mérite et la contraint dans son développement plutôt que de supporter la croissance de la MRC. Il favorise donc d'autres pôles, au détriment de Roussillon, et cette approche n'est pas équitable sur la plan social et économique. Enfin, il faut ajouter que la MRC de Roussillon fait dûment partie de la Montérégie et que ses entreprises, commerces, secteurs d'activités et sa population ont pleinement le droit de vouloir profiter des retombées économiques de l'A-30;
- Le tracé du ministère empêche Roussillon de jouer un rôle clé au niveau du corridor commercial Montréal/New York. Il l'empêche de mener à bien sa stratégie de développement économique qui vise à faire de Roussillon une plaque tournante majeure au niveau commercial et industriel grâce aux axes autoroutiers et autres facilités de transport intermodal existant dans Roussillon et dans la zone métropolitaine. De ce fait, le tracé mine la signature potentielle d'ententes d'affaires entre des villes et partenaires économiques de Roussillon et des partenaires américains. La stratégie économique du CLD de Roussillon est claire; s'inscrire dans des créneaux à haute valeur ajoutée en misant sur les NTCI, la logistique, le transport, le développement industriel et commercial et le développement de l'industrie bioalimentaire, laquelle constitue une des industries les plus fortes du Québec. Il s'agit d'une industrie qui compte pour 10 % de l'ensemble des emplois de l'économie québécoise, soit près de 400 000 emplois en 1997, pour des exportations d'une valeur de plus de 2,5 milliards de dollars la même année;
- Le tracé du ministère ne tient pas compte des besoins de développement à long terme de la MRC de Roussillon (économique et autres) et des villes qui la constituent. Il répond à une vision court terme alors même qu'en matière de transport, de développement économique, d'aménagement du territoire, de développement local et régional, de responsabilités confiées aux élus municipaux, aux MRC et aux régions sur la plan économique, il faut d'abord et avant tout penser à long terme. Aller de l'avant avec ce tracé serait sans doute une erreur, d'autant, tel qu'il est proposé actuellement, qu'il ne répond même pas au développement et à la planification préconisée par les autorités de Roussillon à court terme dans la zone touchée : d'où sa désuétude, sa déficience et son manque de vision pour l'ensemble des enjeux et responsabilités cités plus haut;
- Le tracé du ministère, notamment la variante, exigerait de la ville de Candiac de revoir entièrement le développement de la zone à l'étude, ce qui impliquerait des coûts énormes. On parle ici de pertes des sommes monétaires déjà investies pour la planification actuelle, perte en temps ressources du personnel de direction qui a réalisé la planification. À cela, il faudrait ajouter les coûts relatifs à l'élaboration d'un nouveau plan de développement pour le quadrant sud-est;

- Le tracé du ministère donnerait également lieu à des pertes monétaires au niveau des investissements déjà alloués par les promoteurs de projets qui ont des projets dans la zone à l'étude de même que la perte de tous les investissements anticipés par ceux-ci. Des bris de confiance entre les autorités locales, régionales et les investisseurs privés pourraient aussi en résulter, au grand dam de Roussillon. En d'autres mots, le CLD de Roussillon croit qu'il est trop tard pour revenir en arrière car la phase planification de la zone à l'étude a été réalisée et le ministère en a été informé. Les promoteurs sont actuellement en phase de réalisation et de mise en oeuvre de leurs projets et tous les services et études ont été réalisés ou sont en cours de réalisation;
- Le tracé du ministère pourrait trouver une meilleure justification si, à tout le moins, le territoire d'accueil (MRC de Roussillon, ville de Candiac et de Saint-Philippe) était peu dynamique ou atrophie sur le plan de son développement. Or, c'est exactement l'inverse puisque Roussillon est une des MRC qui s'est le plus développée depuis 20 ans. Dans la couronne sud de la zone métropolitaine, Roussillon constitue une des principales locomotives (et ce, à tous les niveaux : essor démographique, développement économique, construction résidentielle, emploi, expansion du parc automobile, etc.) Le milieu actuel est donc trop développé ou présente trop de potentiel de développement pour être traité sans égard à ses projets, à ses plans stratégiques et/ou à son potentiel. Le tracé du ministère fait mine de tout cela;
- Le tracé du ministère n'est pas en harmonie avec l'aménagement et la gestion du territoire en cause. En 2002, le rapport de BAPE reconnaissait que la construction d'une autoroute modifiait de façon significative la dynamique de développement des régions qu'elle traverse et que c'était un avantage si elle favorisait l'expansion industrielle, etc. À cet effet, le rapport souligne qu'il « est donc important que la conception, la localisation et la planification d'une telle infrastructure soient en symbiose avec l'aménagement et la gestion du territoire en cause » (page 37). Le tracé proposé, loin d'être en symbiose, semble opter pour une approche inverse. Or, nous croyons que l'orientation de développement économique doit demeurer prioritaire surtout lorsqu'on considère les coûts de construction et d'entretien d'une telle infrastructure. Il faut savoir que le prolongement complet de l'A-30 est évalué à plus de 1,2 milliard de dollars et qu'il constitue l'un des projets les plus prioritaires du gouvernement du Québec. En regard à de tels coûts, il faut s'assurer que l'A-30 s'inscrive ou, à tout le moins, appuie les stratégies de développement industriel des territoires qu'elle traverse. L'économie du Québec n'est pas à ce point florissante pour se passer d'investissements ou de retombées économiques d'importance, tels que projetés par les partenaires de Roussillon;
- Le tracé du ministère entre en conflit et ne respecte pas les planifications de développement économique de la municipalité de Candiac. Pourtant, dès la construction de l'A-30 en 1993 pour le tronçon Brossard/Candiac, la ville de Candiac a planifié le développement du secteur à l'étude, soit le quadrant sud-est, et elle a développé un concept multifonctions. Elle a revu son concept pour répondre aux besoins du MTQ (déplacement du projet commercial de Développement Iberville, par exemple) et, plus récemment, elle a revu sa planification pour intégrer le projet de prolongement de l'A-30 via le tracé sud et le nouveau tronçon Jean-Leman (année 2004). Des efforts du milieu ont donc été faits pour s'adapter à la modification du tracé par le gouvernement (de la 132 au sud de Delson et Saint-Constant). Le MTQ est promoteur et maître d'oeuvre du projet mais cela ne signifie pas qu'il peut agir à sa guise comme seul maître à bord. Le milieu est là et les routes et autoroutes doivent se faire en partenariat MTQ/Gouvernement/Milieu;

- Le tracé du ministère ne permet pas de rentabiliser les investissements des infrastructures faits dans la zone à l'étude : entre autres, les investissements importants de l'AMT et de la ville de Candiac;
- Le tracé du ministère pourrait miner ou ralentir la réalisation du projet de développement commercial, projet prévu sur une superficie de plus de 5,5 millions par Développement Iberville. Ce projet est majeur pour l'économie de Roussillon et pourrait souffrir grandement du tracé compte tenu que celui-ci passe par l'échangeur Jean-Leman, risquant ainsi de miner véritablement la capacité de l'échangeur qui pourrait ne plus être apte à répondre efficacement aux besoins de desserte des secteurs, dont le quadrant sud-est. Soulignons que le projet de centre commercial permettrait de contrer (ou réduire) le phénomène de fuite commerciale, fort connu dans la MRC de Roussillon;
- Le tracé du ministère limite l'expansion urbaine et industrielle de Candiac, tout en compromettant le développement du pôle stratégique A-30 et A-15, pôle planifié depuis longtemps et connu du ministère et pierre angulaire de la croissance future de la MRC (avec d'autres pôles le long de la 132 et à l'ouest comme Châteauguay, par exemple);
- Le tracé du ministère nuit au développement de d'autres secteurs des municipalités de Candiac (tels les secteurs des Hameaux, du Golf, etc.) et de Saint-Philippe;

3.2 QUALITÉ DE VIE, SÉCURITÉ, SANTÉ PUBLIQUE

- Le tracé du ministère passe à proximité d'une zone résidentielle projetée de plus de 600 unités d'habitation (avec école, parcs et services). Ce développement est en cours de réalisation. Aucune famille d'ici où d'ailleurs ne souhaite qu'une infrastructure de la taille de l'A-30 ne vienne nuire à sa qualité de vie, et ce, dans un secteur de qualité où elle souhaite s'installer. Ce secteur est le prolongement naturel du boulevard et quartier Jean-Leman (au nord de l'A-30 actuel) et est réputé pour sa qualité. Déjà, dans le cadre des audiences publiques du BAPE à l'hiver 2002, plusieurs organismes et/ou personnes vivant dans la zone urbaine avaient souligné que le passage d'une autoroute à proximité de leur foyer porterait gravement atteinte à leur qualité de vie. Les gens sont préoccupés par leur santé et par les impacts de l'A-30, tant au niveau, sonore, visuel qu'au niveau de la pollution engendrée par le nombre accru de véhicules et camions lourds qui passeront sur l'A-30. Dans ce contexte et compte tenu du projet domiciliaire prévu dans la zone à l'étude, il importe de situer l'A-30 à bonne distance de celle-ci. Le tracé proposé la situe trop près, soit environ 180 à 200 mètres;
- La pertinence de situer l'A-30 à bonne distance d'un quartier résidentiel trouve aussi sa logique dans le fait que les vents poussent les gaz toxiques qui proviendraient de l'autoroute vers le milieu environnant, d'où des augmentations possibles d'emphysème, asthme : il s'agit de préoccupations de citoyennes et citoyens de Roussillon qui sont ressorties lors des audiences du BAPE en 2002;
- Le passage du trafic de transit régional et de grand transit sur l'A-30 comporte déjà en soi de grands effets négatifs pour le milieu. Il importe de chercher à minimiser ces effets avec le tracé le plus loin;

- Le tracé du ministère, par sa proximité aux développements domiciliaires prévus, n'offre pas à la population riveraine de la future A-30 les conditions acceptables de sécurité et de santé publique. En effet, selon des études, un pourcentage très élevé des matières dangereuses du Québec transitent par l'A-30 (des études soulignent jusqu'à 75 %). Avec l'achalandage qui ira en augmentant avec la construction complète de l'A-30 de Candiac à Vaudreuil-Dorion, il importe d'opter pour un tracé qui assure un maximum de sécurité aux citoyens et aux familles qui s'installeront dans la zone à l'étude. Et cela est possible en éloignant l'autoroute de la zone bâtie. Ce besoin de sécurité et de santé publique est une prérogative importante et est valide également pour les industries et les commerces de la MRC;
- Le tracé du ministère ne tient pas compte des besoins fondamentaux de qualité de vie recherchés par les futurs résidents de la zone à l'étude, tel que la pollution sonore et environnementale liée au passage estimé de plus de 10 200 camions et 30 200 véhicules par jour (dès 2021) dans la zone à l'étude. L'étude d'impacts du ministère ne fait pas vraiment ressortir tous les impacts que l'A-30 aura sur le milieu puisqu'elle tient compte de l'existant et non des développements (résidentiels et autres) qui sont prévus dans la zone à l'étude. C'est une lacune très importante qui mériterait que le projet soit modifié car avant même la fin de la construction de l'A-30, les projets résidentiel et commercial seront réalisés (en partie du moins). Ce sera donc une « réalité » que l'A-30 n'aura pas du tout intégrée, d'où des impacts négatifs majeurs et à très long terme. C'est Roussillon, ses élus et ses partenaires qui subiront les conséquences néfastes de ce manque de planification (et personne d'autre, ce qui justifie davantage le BAPE d'être à l'écoute de notre position). Enfin, heureusement, il n'est pas encore trop tard pour agir dans ce dossier puisque la décision n'est pas encore rendue par la Commission. Cela est à ce point important que des représentations au niveau politiques ont été et seront menées en marge du BAPE pour défendre les intérêts de Roussillon;
- Le tracé du ministère est à proximité d'un périmètre urbain. Or, les études montrent que les enfants vivant près des aéroports réussissent moins bien que ceux vivant dans une zone plus tranquille. Dans le même sens, à Montréal seulement on dénombre l'été plus de 5 000 plaintes par mois dues au bruit, tandis qu'à New York, la première cause des plaintes des citoyens est le bruit. Le bruit constitue donc un impact important, de sorte que vouloir positionner une autoroute trop près d'une zone urbaine est loin d'être la solution idéale. Cela s'est fait dans le passé mais il n'est pas utile de répéter les mêmes erreurs. D'ailleurs, lors des audiences publiques du BAPE en 2002, même des représentants du milieu agricole ont fait valoir l'aspect relatif au bruit, indiquant que l'A-30 au sud allait entraîner une perte de quiétude et de tranquillité lorsque les enfants iront courir dans les champs;

3.3 DÉVELOPPEMENT AGRICOLE

- Le tracé du ministère est rejeté par les agriculteurs et par les associations d'agriculteurs (UPA, CCA, etc.). Il ne répond pas aux exigences du milieu agricole ni à la vision de leurs intervenants;
- Le tracé du ministère est rejeté par les 11 élus municipaux de la MRC de Roussillon car il va à l'encontre des besoins de la MRC de Roussillon et de son avenir, et parce qu'il dégrade le milieu agricole et le milieu urbain sans avantage réel pour les intervenants des deux zones;

- Le tracé du ministère est rejeté par les agriculteurs directement touchés et concernés par la construction de cette infrastructure sur leurs terres;
- Le tracé du ministère dégrade le milieu agricole sans prévoir de mesures d'atténuation significatives et sans assurer la mise en valeur des terres qui seront enclavées;
- Le tracé du ministère vise à tenir compte de la protection des terres agricoles comme si le projet de l'A-30 comportait uniquement des enjeux agricoles, et pire encore, des enjeux liés uniquement à la protection des terres agricoles. Or, rien n'est plus faux puisque les enjeux dans ce dossier sont nombreux et variés, et ce, tel qu'indiqué tout au long du présent mémoire. De plus, ils touchent sur le plan agricole bien d'autres aspects que la seule protection des terres. Les enjeux de développement de la zone verte (ainsi que les autres enjeux de développement urbain) impliquent un dialogue et des compromis entre les décideurs des divers milieux concernés par le développement économique de la MRC de Roussillon (tels les milieux urbain, rural et agricole). Les intervenants économiques ont également leur mot à dire dans ce dossier puisqu'ils sont concernés par la croissance et les besoins du territoire. Le CLD et la MRC de Roussillon ont adopté des orientations pour favoriser le rapprochement des milieux agricoles et urbains, orientations que le tracé du ministère vient nier, d'où son rejet par le CLD;
- En adoptant le tracé au sud de Delson et de Saint-Constant (tracé qui utilise près d'une centaine d'hectares pour le corridor et qui enclave plus de 350 autres hectares de terres agricoles entre l'A-30 et le milieu urbain, pour un total d'environ 450 hectares), le présent gouvernement du Québec reconnaît de facto que la protection des terres agricoles n'est pas le seul enjeu dont il faut tenir compte dans le choix d'un tracé.

Le ministère fait donc preuve de deux logiques différentes et opposées. D'un côté, il tend à pénaliser et à brimer le milieu urbain dans son développement économique (tronçon Jean-Leman), et de l'autre, il tend à pénaliser et à brimer le milieu rural et agricole dans son développement économique (via tracé sud). Dans les deux cas, les intérêts de la MRC de Roussillon sont brimés.

De plus, dans les deux cas, le ministère ne prévoit pas mettre d'échangeurs le long de l'autoroute pour contrer les pressions d'urbanisation qui accompagnent toute autoroute. Sans échangeur, le milieu est privé d'accès à son propre territoire et, à long terme, il arrive souvent que des échangeurs finissent par être construits. L'approche du gouvernement dans ce dossier risque donc de ne pas être efficace, de ne pas donner les résultats escomptés, et de soulever l'ire du milieu sans retombées économiques.

Il est vrai aussi que la décision de passer l'A-30 au sud de Saint-Constant appartient au gouvernement du Québec et c'est cette même décision qui est à l'origine de la construction du tronçon supplémentaire « Jean-Leman » dans la zone à l'étude pour raccorder l'A-30 au nord et au sud de la 132. Dans ce contexte et par souci d'équité, les élus municipaux et partenaires économiques de Roussillon n'ont pas à faire les frais de cette décision ni à assumer les pertes économiques qui s'y rattachent.

Soulignons également que suite à la modification du tracé de l'A-30 par le gouvernement du Québec (de la 132 au sud), les élus du milieu se sont assurés d'élaborer un tracé optimal qui s'arrime aux besoins du MTQ, à la stratégie de développement économique de Roussillon, et qui présente des avantages et retombées significatives structurantes pour Roussillon et la zone métropolitaine.

Une approche transparente des intervenants de Roussillon et des autorités locales et régionales mérite une meilleure écoute du MTQ et du gouvernement du Québec en regard à nos enjeux de développement économique et à nos projets régionaux (tel que la plateforme logistique intermodale de transport).

Soulignons aussi que la Loi sur la protection des terres agricoles n'est pas récente car elle date de la fin des années 1970. Elle peut donc être discutée ou revue à la lumière du contexte de l'an 2005, et ce, à la lumière de l'ensemble des enjeux du présent dossier et avec tous les intervenants concernés.

Malgré tout le respect que l'on doit accorder au milieu agricole, grande activité économique de Roussillon et du Québec, il faut envisager le choix du tracé dans un environnement global et en respectant les intérêts de tous les développeurs économiques. Dans ce contexte et avec tout le respect que le CLD porte aux intervenants du secteur agricole, il faut s'assurer de prendre en compte les intérêts de l'industrie agricole mais de façon non excessive ou exagérée car il faut aussi tenir compte de tous les enjeux économiques et des intérêts des autres groupes, intérêts qui divergent et c'est normal. Il faut plutôt miser sur une approche globale, qui s'appuie sur des compromis de part et d'autre, qui sait pondérer l'importance des enjeux de développement tout en sachant opter pour les éléments les plus structurants pour l'économie à long terme de Roussillon;

- L'agriculture est une activité économique au même titre que les autres secteurs et il faut la respecter, ainsi que ceux qui la font. Mais il ne faut pas le faire au détriment des autres secteurs et des autres partenaires qui eux aussi ont leurs enjeux de développement. C'est la somme de ces enjeux qui forme les enjeux du territoire de Roussillon et le CLD ne veut pas, contrairement au MTQ, privilégier un secteur au détriment des autres;
- Il faut également prendre en compte le site géographique qui est touché, lequel est à proximité de Montréal, à l'intérieur de la zone métropolitaine, laquelle zone est de facto fortement urbanisée, avec les pressions urbaines qui l'accompagnent et la concurrence qui s'ajoute à cette zone. La zone à l'étude est située au centre d'importants marchés de consommateurs (soit plusieurs dizaines de millions de consommateurs de l'Ontario, Montréal, Etats-Unis). Ces éléments sont réels, méritent d'être considérés et tendent à diminuer l'importance qu'il faut accorder aux seuls enjeux agricoles;
- Dans ce contexte, il ressort de l'analyse du CLD que la pérennité de la zone agricole touchée (principalement le secteur au nord) est loin d'être assurée sur un horizon de 10, 20 ou 30 ans, alors même que l'A-30 sera encore là dans 100 ans. Il faut donc faire preuve de vision et éviter les approches dogmatiques ou unilatérales (tant en faveur du milieu urbain que du milieu agricole). Le CLD croit qu'il faut plutôt établir un dialogue entre les intervenants concernés, miser sur des mesures efficaces d'atténuation des impacts négatifs pour le milieu agricole et mettre en œuvre un plan d'action et des mesures en vue d'accroître le développement et la rentabilité du secteur agricole et de l'industrie bioalimentaire. Bref, le soutien de l'économie agricole de la MRC et la revitalisation du secteur font partie des priorités régionales du CLD, priorités qu'il compte réaliser en impliquant les agriculteurs et les transformateurs du secteur au sein de groupes de travail ou de Commission;

- Tout le monde sait bien que le monde agricole a changé : il est devenu une puissante « industrie » qui a recours à toutes sortes de produits et de machineries pour se développer et faire face à la concurrence. La protection des terres agricoles n'est pas le seul enjeu du milieu agricole et aborder la question de l'A-30 seulement dans cette seule optique est limitatif, non conforme à la réalité et néfaste pour le milieu agricole lui-même. En un sens, le débat provoqué par le ministère est désuet à l'avance mais peut être utilisé pour faire progresser la communauté agricole et urbaine de Roussillon. C'est ainsi que le CLD aborde le présent dossier. Ce qu'il faut, c'est de développer des liens et des outils pour assurer une plus grande solidarité et un développement optimal, à moindre coût, pour le milieu agricole, l'industrie bioalimentaire et le milieu urbain. Le tracé du ministère ne va pas du tout dans le sens de ce nouveau dialogue et de cette modernité des enjeux économiques à prendre en compte : au contraire, il confronte les intervenants et les divise. C'est là une preuve supplémentaire que les enjeux ont été mal définis et que le tracé du ministère est désuet et non favorable à l'économie de Roussillon;
- Le tracé du ministère permet d'utiliser moins de terres pour le tronçon Jean-Leman que ce que le milieu propose. Toutefois, le différentiel est bas, soit un peu plus d'une dizaine d'hectares pour le tracé de la variante et environ une trentaine pour le tracé de référence, et ce, selon une analyse réalisée par la firme d'experts embauchée par la ville de Candiac dans ce dossier. De plus, la superficie des terres qui sera enclavée présentera peu de possibilité d'exploitation car découpées en parcelles. Peu de possibilités d'exploitation aussi du fait qu'elles sont à proximité du milieu urbain. Cette perte est totale, ce qui ne favorise pas le développement de la zone agricole ou le développement de l'industrie bioalimentaire;
- Si le gouvernement veut tenir compte uniquement de l'enjeu inhérent à la protection des terres agricoles, alors le seul tracé que le CLD pourrait recommander est celui par l'A-15. Tout est déjà en place et la zone agricole n'en serait pas touchée. D'ailleurs, ce tracé a déjà été recommandé par le BAPE et serait le seul choix acceptable de l'avis du CLD si le tracé Jean-Leman-Roussillon n'est pas retenu;
- Le tracé du ministère n'offre pas les conditions nécessaires au développement optimal des terres agricoles dans la zone à l'étude (surtout la zone située au nord), et ce, compte tenu :
 - Que celles-ci sont enclavées;
 - Que celles-ci sont en parcelles et morcelées;
 - Que celles-ci posent des problèmes de drainage;
 - Que celles-ci présentent un problème d'accès;
 - Que celles-ci n'ont pas été améliorées au fil des ans et exigeraient des investissements importants pour les rendre performantes (soit plusieurs centaines de milliers de dollars);
 - Que celles-ci, en regard des investissements qui seraient requis, présentent moins d'attraits que bon nombre de terres disponibles et de meilleure qualité dans la MRC de Roussillon;
 - Que celles-ci pourraient justifier un coût d'achat élevé, voire trop onéreux pour un usage agricole, en raison des pressions de l'urbanisation et des spéculations;
- La zone agricole qui offre les possibilités les plus prometteuses de développement se situe au sud de la voie ferrée. Le nombre d'hectares touchés (différentiel entre le tracé du ministère le celui proposé par Roussillon) est peu significatif;

- Enfin, après analyse de l'étude d'impacts, nous sommes en droit de nous demander si celle-ci a tenu compte de tous les critères de l'article 62 inhérents à la Loi sur la protection des terres agricoles : entre autres, les critères de développement économique. Il nous apparaît évident que ces critères n'ont pas reçu tout le poids qu'ils mériteraient;

3.4 ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Dans le cadre du projet de loi 118 (loi sur le développement durable), celui-ci est défini 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 environnementale, sociale et économique des activités de développement » (Dispositions préliminaires, Article 2). Dans le cadre du tronçon Jean-Leman :
 - La dimension économique de Roussillon n'est pas respectée puisque le tracé proposé empêche la réalisation de notre stratégie de positionnement stratégique (via le pôle économique A-15 et A-30) et la réalisation de nos orientations régionales au niveau de la plateforme logistique intermodale et du développement de l'industrie bioalimentaire;
 - Dans l'ensemble, c'est la vision du CLD et de la MRC qui ne sont pas respectées, de même que la vision des élus municipaux concernant le développement et l'aménagement de leur territoire;
 - La vision à long terme (sur le plan économique du moins) est également déficiente;
 - Le tracé proposé entraînera des gaspillages (notamment au niveau des investissements déjà réalisés dans la zone à l'étude, des études faites, des services et des infrastructures);

En d'autres mots, le tracé du MTQ tend à faire de Roussillon une extension de Montréal ou une agglomération urbaine qui a pour objet de répondre aux besoins et à la stratégie de développement de Montréal.

Le CLD de Roussillon est en désaccord avec cette façon de voir le développement et veut que la Commission du BAPE s'interroge réellement sur le potentiel de la zone à l'étude et de la MRC dans son ensemble (potentiel très élevé). Ce n'est qu'en s'interrogeant sur les potentialités réelles de développement du territoire de Roussillon que le BAPE pourra trouver un éclairage à sa décision à rendre. Le territoire de Roussillon est en pleine croissance : pour preuve, soulignons uniquement que l'essor démographique qui est projeté pour la MRC de Roussillon pour la prochaine décennie est d'environ 16 %, un taux parmi les plus élevés de toutes les MRC du Québec. Il fait donc bon vivre à Roussillon (tant au niveau qualité de vie, habitation, emploi, développement économique, etc.). Mettre un frein à ce développement n'est pas synonyme de développement durable, bien au contraire;

- Le tracé du ministère contrevient ou réduit la portée de plusieurs principes qui se rattachent au concept même de développement durable, et ce, tel que défini par l'avant projet de loi. Notamment les principes suivants :
 - Santé et qualité de vie (principe 1) et prévention (principe 9) : La protection de la santé et l'amélioration de la qualité de vie des personnes sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. En positionnant une infrastructure telle l'A-30, dont le débit de voitures et de camions sera très élevé, juste à côté d'un milieu urbain et d'un important projet domiciliaire, cela réduit la qualité de vie des citoyens de cette zone;

- Participation et engagement (principe 5) : Le tracé du ministère ne fait pas appel à la participation et à l'engagement des citoyens et des groupes et ne va pas dans le sens d'une vision concertée du développement en vue d'assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique. Il n'y a pas eu de consultation du milieu et les intérêts économiques de Roussillon qui ont été exprimés (notamment par les élus municipaux de Roussillon et gens d'affaires) n'ont pas été entendus ou pris en compte. Impossible d'obtenir un engagement du milieu dans ce cas. Les gens d'affaires, entre autres l'AGA - La Citière Roussillon ont d'ailleurs fait part de leur intérêt au dossier de l'A-30 lors des séances d'information du BAPE (phase 1, en août et septembre 2005). L'AGA a indiqué clairement :
 - Que le milieu des affaires souhaitait être consultés par le MTQ pour faire part de ses besoins et de sa vision concernant l'A-30 et le développement économique;
 - Que l'AGA appuyait le développement du pôle économique A-30 et A-15 et le projet de plateforme logistique intermodale;
 - Que l'A-30 ne devait en aucun temps être perçue uniquement comme une voie de contournement de l'Île de Montréal;
 - Que les enjeux de développement économique de la MRC de Roussillon et des associations d'affaires devaient être pris en compte dans le choix optimal du tracé;
- Subsidiarité (principe 7) : La délégation du pouvoir et des responsabilités vers le niveau d'autorité le plus approprié avec comme souci, tel qu'il est stipulé dans ce principe, de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés est, dans le cas du tronçon Jean-Leman, déficiente. Bien sûr, il va de soi que la construction d'une autoroute est du ressort du palier national mais le milieu concerné, en l'occurrence Roussillon, doit être partie prenante de cette décision ou impliquée à un niveau ou à un autre (ou entendu dans sa vision). Le MTQ est responsable du transport, des routes, des infrastructures, nous en convenons et il serait impensable de lui enlever ce droit. Mais il va également de soi que le projet se réalise sur un territoire bien précis - la MRC de Roussillon -, MRC composée de villes et d'élus municipaux (dûment élus par les citoyens) qui ont le mandat d'assurer le développement du territoire (incluant le développement économique) et la prestation de services.

Le tracé proposé par le ministère peut-il être considéré comme satisfaisant si, unanimement, les 11 élus des 11 municipalités de Roussillon, pour de multiples raisons, se prononcent contre ?

Le tracé proposé peut-il être considéré comme satisfaisant si l'étude d'impacts est contestée par l'ensemble des intervenants ?

Le tracé peut-il être considéré comme satisfaisant si le milieu agricole et économique le rejette également ?

À tout le moins, selon le principe de subsidiarité, le gouvernement a l'obligation d'entendre les préoccupations de Roussillon car ce serait nié qu'un tel projet a des impacts sur son territoire et ce serait nié leur rôle de développeur et de partenaires à long terme. Dans le cas du tronçon Jean-Leman-Roussillon, plus de 160 intervenants ont fait part de leur refus et/ou demandé des audiences publiques (dont une bonne partie des décideurs de Roussillon).

C'est une preuve évidente et supplémentaire que le choix du tracé comporte des lacunes et que de l'avis des décideurs et développeurs de Roussillon, il faut apporter des ajustements qui conviennent au milieu. Pour le moment, le dossier ne s'adapte aucunement au milieu qui l'accueille. Dans la mesure où l'A-30 constitue le dossier le plus important pour le développement de la MRC de Roussillon et la plus importante décision du gouvernement du Québec sur le territoire de Roussillon, la nécessité de tenir compte de nos visions respectives et de nos enjeux de développement est évidente. Le CLD croit donc que la vision du milieu doit être intégrée au projet actuel de l'A-30;

- D'une façon générale, le projet de loi sur le développement durable ainsi que la stratégie qui l'accompagnera vise à privilégier une approche concertée qui favorisera la viabilité du développement et qui s'inscrira dans une perspective globale d'efficacité, de respect de l'environnement et de développement. En contrevenant à la planification élaborée de la MRC et du CLD de Roussillon, ainsi que de Candiac et Saint-Philippe, le tracé mine la viabilité du développement et la volonté de planification et de concertation du milieu. Cela pourrait donner lieu à un gaspillage de ressources (déjà réalisées dans le secteur ou à venir). En fait, c'est bien parce qu'il ne s'inscrit pas en appui à la viabilité du développement économique du secteur que le milieu le rejette (tant Candiac, Saint-Philippe que le CLD et la MRC de Roussillon, ainsi que de nombreux intervenants et organismes de développement économique);
- Le ministre du Développement durable, en collaboration avec les autres ministres, a l'obligation de s'assurer que la stratégie qui sera mise en œuvre pour favoriser le développement durable reflète l'éventail des préoccupations des milieux, notamment urbains, ruraux et autochtones. Dans le cas du tracé proposé, celui-ci ne répond pas aux besoins d'aucun des trois milieux cités et il risque même grandement de les diviser. Pour le CLD, cela va à l'encontre d'un développement durable, à long terme et d'une concertation saine à établir entre les partenaires économiques et sociaux du milieu;
- La question de l'équité sociale et régionale est également importante et n'est pas pleinement prise en compte dans la proposition du ministère. À bien des égards, le tracé du ministère favorise les citoyens de Montréal au détriment de ceux de Roussillon car le transport de transit se fera via l'A-30, et ce sont les citoyens de Roussillon qui vivront les inconvénients de cette voie de contournement à l'île de Montréal (impacts négatifs au niveau visuel, sonore, environnemental, développement économique, etc.). Toutefois c'est Montréal et ses entreprises qui pourraient bénéficier le plus de cette voie de raccordement si celle-ci n'est pas pensée et intégrée à l'économie et à la vision de Roussillon;
- Le tracé du ministère détruit un étang dans la zone à l'étude, un boisé, son milieu humide, sa faune et sa flore, ainsi qu'une maison de plus de 2 M de dollars, laquelle pourrait être réutilisée par la municipalité de Candiac ou la MRC à des fins d'infrastructure de développement ou d'accueil. Cette expropriation représente environ 4 % du coût total du tronçon Jean-Leman évalué à environ 50 M \$. Ce pourcentage de 4 % est très élevé et mérite d'être pleinement considéré dans la décision finale du tracé. Ajoutons que la maison ne constitue qu'un seul des très nombreux éléments d'impact inhérent de la proposition du MTQ;
- Le tracé favorise la pollution atmosphérique et l'effet de serre en rendant difficile l'accès à la gare de train de banlieue Candiac-Montréal, ce qui ne peut que défavoriser l'utilisation du transport en commun au profit de l'automobile;

- Le tracé du ministère ne favorise pas le développement durable en minant ou en empêchant la réalisation de plusieurs projets importants, projets prévus dans la zone à l'étude;

3.5 TRANSPORT ET ASPECTS TECHNIQUES

- La population, les entreprises et travailleurs de Roussillon font comme ceux des autres villes de la couronne sud et de la couronne nord de Montréal les frais de la congestion des ponts et axes autoroutiers du grand Montréal, d'autant plus qu'une grande partie de la population de Roussillon travaille à l'extérieur de la MRC. Dans ce contexte et par esprit d'équité, le parachèvement de l'A-30 ne doit pas juste être pensé en fonction des besoins de Montréal et de sa population mais doit également desservir Roussillon. Il est vrai également que le phénomène de congestion devrait s'accroître au cours des prochaines années (notamment lors de la fermeture du Pont Champlain vers 2012-15, selon la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.), ce qui devrait entraîner des difficultés de circulation : cela plaide en faveur d'une voie de contournement à l'Île de Montréal. Mais pas au détriment de Roussillon, de sa population qui souffre elle aussi de ces inconvénients, et des attentes de développement des décideurs de la MRC;
- Montréal est une des rares agglomérations dans le monde à ne pas avoir de voie de contournement. Toutefois, nous sommes en 2005 et une couronne sud est bien ancrée sur le territoire de la métropole. Un développement planifié, harmonieux, durable et respectueux des acquis et des partenaires, exige de faire avec cette réalité (et non contre celle-ci). L'actuel tracé du ministère nie la présence, la force et les besoins d'une MRC (Roussillon) bien développée et en pleine croissance sur la rive-sud de Montréal, de même que les intérêts spécifiques des villes qui composent cette MRC;
- La population, les entreprises et travailleurs de Roussillon font comme ceux des autres villes de la couronne sud et de la couronne nord de Montréal les frais de la congestion des ponts et axes autoroutiers du grand Montréal, d'autant plus qu'une grande partie de la population de Roussillon travaille à l'extérieur de la MRC. Dans ce contexte et par esprit d'équité, le parachèvement de l'A-30 ne doit pas juste être pensé en fonction des besoins de Montréal et de sa population mais doit également desservir Roussillon. Il est vrai également que le phénomène de congestion devrait s'accroître au cours des prochaines années (notamment lors de la fermeture du Pont Champlain vers 2012-15, selon la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.), ce qui devrait entraîner des difficultés de circulation : cela plaide en faveur d'une voie de contournement à l'Île de Montréal. Mais pas au détriment de Roussillon, de sa population qui souffre elle aussi de ces inconvénients, et des attentes de développement des décideurs de la MRC;
- Les deux (2) échangeurs qui sont prévus aux deux (2) extrémités de l'A-30 présentent plusieurs inconvénients de sécurité et de fluidité compte tenu de leur configuration de type trèfle ou trèfle partiel, ce qui de l'avis d'experts en transport est propice aux renversements de camions. En raison de l'achalandage prévu sur l'A-30, cumulé à la question du transport de matières dangereuses, la proposition du ministère est inadéquate aux besoins et à la sécurité au niveau du transport. En effet, il ressort du tracé du ministère que la zone d'entrecroisement véhiculaire entre les boucles des échangeurs est courte, ce qui provoque des risques et engendre des réductions au niveau de la fluidité et de la capacité des échangeurs. Cette configuration peut causer des accidents compte tenu de l'écart important de vitesse dans les zones dites névralgiques;
- Le tracé du ministère exige des modifications à l'échangeur Jean-Leman et des coûts;

- Le tracé du ministère implique une discontinuité au niveau du raccordement entre l'A-15 existante et l'A-30 qui sera construite à l'ouest, de sorte que le tracé A-30 de l'est à l'ouest est moins direct et moins fluide puisqu'il chevauche l'A-15 sur quelques kilomètres au lieu de se raccorder à la même hauteur comme celui proposé par les décideurs de Roussillon. Cela comporte plus de risques et ne favorise pas la fluidité ou la sécurité. Cela comporte également des coûts additionnels d'essence pour tous les usagers, pour tous les véhicules et pour tous les jours durant plusieurs années. Ces coûts additionnels pourraient atteindre plusieurs dizaines de M \$ en quelques années seulement;
- Le tracé du ministère du fait qu'il effectue le raccordement entre l'A-30 existante au nord et celle qui sera construite vers l'ouest via l'échangeur Jean-Leman actuel risque d'entraîner une circulation plus dense sur l'échangeur, ce qui comporte des risques puisque les usagers auront des manœuvres à faire pour opter soit pour une direction vers la 132 (circulation locale) ou une direction vers l'A-30 ouest (circulation de transit). La signalisation en conséquence impliquera plus d'attention de la part des usagers, ce qui n'est pas souhaitable. En fait, à titre d'autoroute de transit et de voie de contournement de l'île de Montréal, l'A-30 se doit de présenter une géométrie facile et optimale, exempte de décision à prendre, ce qui n'est pas le cas avec le tracé du ministère;
- Le tracé du ministère utilise le territoire de Roussillon à la seule fin de décongestionner l'île de Montréal, sans égard aux besoins de développement des 11 villes et municipalités de Roussillon, de ses 145 000 habitants, de ses six (6) parcs industriels, de ses quelques 400 industries et milliers de commerces;
- Le tracé du ministère ne tient pas suffisamment compte des développements prévus dans la zone à l'étude (600 unités d'habitation, gros centre commercial, etc.) et aux alentours (Rive-Sud), et de l'augmentation du débit de véhicules qui pourrait en résulter. Dans une perspective à long terme, le tracé peut présenter des lacunes, lesquelles pourraient se répercuter et venir handicaper la fluidité de la 132 (transport local). Plusieurs fois, de mauvais estimés sur les débits de voitures ou sur le développement anticipé des milieux (tant au niveau résidentiel qu'économique) ou sur l'essor démographique, etc., ont rendu certaines infrastructures de transport inefficaces ou désuètes. Déjà, lors des audiences publiques de 2002, la Commission avait émis des doutes sur les débits d'utilisation de l'A-30, au niveau du tracé sud : « ... selon la commission, une plus grande partie du trafic local est susceptible d'emprunter l'autoroute 30 selon l'option sud que ne le prévoit le ministère » (Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, page 30);
- L'augmentation du débit de véhicules (lourds et légers) sur une route est toujours en lien avec l'augmentation des risques d'accidents ou autres catastrophes. Il importe de considérer à sa juste valeur cet aspect de sécurité et d'opter pour le tracé le plus sécuritaire pour les résidents;
- Le tracé du ministère entraîne des coûts significatifs au niveau des modifications à apporter à l'échangeur Jean-Leman. De plus, la capacité de cet échangeur, du fait qu'il servira à séparer le trafic local régional et de grand transit, pourrait aussi poser problème. Cet aspect a d'ailleurs été signifié lors de la phase 1 des présentes audiences publiques car des craintes concernant l'accès au futur centre commercial (et au projet domiciliaire) ont été émises;

- Le tracé du ministère n'est pas des plus fonctionnels au niveau de la desserte locale du secteur à l'étude et des secteurs environnants, il rend difficile l'accès à la gare de banlieue Candiac-Montréal, il réduit la capacité de l'échangeur Jean-Leman, il coupe le boulevard Jean-Leman et le rang Saint-André, il ajoute un chemin de desserte tout au long de l'A-30, ce qui implique des coûts (notamment d'entretien à long terme), il isole Saint-Philippe et coupe la ville de Candiac en deux;

3.6 COLLABORATION GOUVERNEMENT-MUNICIPALITÉS

- Les gouvernements (Fédéral, Provincial) établissent de plus en plus de collaboration et d'ententes avec les municipalités du Québec sur de nombreux dossiers et préoccupations communes de développement. Nous sommes à l'aire où ces ententes se multiplient puisque le transfert des responsabilités vers les milieux locaux et régionaux s'accroît. Or, pour le dossier actuel de l'A-30, le milieu municipal de Roussillon a été complètement ignoré. Cela explique, en partie du moins, que les intérêts de Roussillon et la vision des élus municipaux et partenaires économiques n'ont pas été pris en cause à leur juste valeur, ce qui a mené à la position contre le tracé du ministère revendiqué par le milieu municipal et les autres intervenants;
- Le tracé du ministère va à l'encontre de la position de la Conférence régionale des élus de la Montérégie Ouest (CRÉ Ouest) et de son plan quinquennal, laquelle instance priorise le parachèvement de l'A-30 mais en concertation avec le milieu et ses intérêts. Cette instance est dûment reconnue par le gouvernement du Québec (Loi 34) pour définir les priorités régionales et assurer la concertation des forces vives de la région (tels les municipalités, MRC, CLD et organismes de développement régional, économique et sectoriel);
- Le tracé du ministère va à l'encontre de l'esprit de la Loi 34 sur la gouvernance régionale, la régionalisation et la décentralisation, projet cher au gouvernement actuel. Selon cette loi, le gouvernement du Québec souhaite :
 - Accroître l'imputabilité des décisions en accordant plus de pouvoir, de place et de responsabilités aux élus municipaux;
 - Optimiser l'entrepreneuriat local et régional;
 - Favoriser une plus grande implication des élus municipaux au développement économique de leur territoire et au développement de leur région;

3.7 AUTRES COMMENTAIRES

- Le tracé du ministère ne permet pas de densifier et d'intensifier les activités urbaines à proximité des gares de banlieue, orientation du gouvernement du Québec à l'endroit de la CMM dont la MRC de Roussillon fait partie;
- Le tracé ne respecte pas le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, mine ou retarde la mise en œuvre de celui-ci et nuit à la concertation que la MRC tend ou cherche à développer entre les élus municipaux du territoire;

4. OUI AU TRACÉ JEAN-LEMAN-ROUSSILLON... : RÉACTIONS ET COMMENTAIRES

Position et argumentaire du CLD concernant son appui au tracé Jean-Leman-Roussillon

Les membres du CLD de Roussillon, sa direction générale ainsi que son personnel oeuvrant au développement économique du territoire de Roussillon depuis la mise en place des CLD en 1998 ont pris connaissance de la proposition de tracé du MTQ. Suite au rejet du tracé du ministère par les instances décisionnelles du CLD, celui-ci a approuvé le tracé Jean-Leman-Roussillon élaboré par la ville de Candiac, et ce, compte tenu qu'il s'agit d'un véritable tracé de développement économique et qu'il permet d'appuyer la croissance économique, sectorielle, locale et régionale de Roussillon, à la fois sur son territoire et sur celui de la zone métropolitaine.

Les principales raisons du CLD pour justifier son appui au tracé Jean-Leman-Roussillon sont les suivantes :

4.1 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon utilise l'infrastructure de l'A-30 pour assurer le développement optimal de la zone à l'étude et de l'économie de Roussillon dans son ensemble, tant au niveau du développement industriel, commercial, résidentiel que bioalimentaire. Dans la mesure où les zones de développement sont peu nombreuses dans la MRC, que le nombre de parcs industriels ainsi que leur capacité sont limités, il importe de maximiser les impacts économiques de la réalisation de l'A-30 dans la MRC de Roussillon. L'ajout d'un nouveau parc industriel régional apportera des retombées majeures dans les 11 municipalités de Roussillon et viendra appuyer la stratégie de développement de la MRC et de la grande région de Montréal;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet la réalisation des orientations régionales du CLD de Roussillon, notamment, la pleine réalisation de la plateforme logistique intermodale dans l'axe de l'A-15 et de l'A-30, au sud de la voie ferrée. La plateforme logistique permettra de supporter et d'intensifier la croissance des entreprises de production et de distribution des parcs industriels de Roussillon grâce à une panoplie de services permettant de réduire les coûts et les délais associés au transport, à la manipulation et à l'entreposage des marchandises, en même temps qu'elle permettra d'accroître significativement le niveau des exportations des entreprises de Roussillon et de la zone métropolitaine. Il faut savoir qu'un pourcentage très élevé des entreprises de Roussillon sont actives sur le marché des exportations (soit selon le CRIQ plus de 36 % des entreprises de Roussillon en l'an 2000) et que la plateforme viendra les appuyer dans leur stratégie de développement vers les marchés extérieurs, principalement vers les États-Unis. La MRC de Roussillon arrive en effet au onzième rang des MRC du Québec au chapitre du pourcentage des entreprises exportatrices. La plateforme s'inscrit donc parfaitement dans la stratégie et la vision du gouvernement du Québec qui souhaite soutenir et accroître le niveau des exportations des entreprises québécoises au niveau national, régional et local, étant entendu que l'économie du Québec est redevable en grande partie à celles-ci. Roussillon est un moteur à ce niveau.

La plateforme servira également le développement du secteur bioalimentaire qui a, lui aussi, des visées de croissance majeure. Lors du Forum des décideurs de l'agriculture et de l'agroalimentaire en 1998, trois objectifs ont été ciblés, soit de créer 15 000 nouveaux emplois, d'investir 7,5 milliards de dollars de 1998 à 2005, et de doubler le volume des exportations du secteur pour qu'il atteigne les 5 milliards de dollars cette année. Une partie de la plateforme logistique intermodale de Roussillon sera donc réservée à l'industrie bioalimentaire, avec tous les services nécessaires à cette industrie (entreposage, réfrigération, manutention, exportation, douane, etc.). La plateforme permettra donc de soutenir la croissance de l'industrie bioalimentaire de la MRC de Roussillon et aidera les industries de ce secteur à desservir à moindre coût les marchés intérieurs et extérieurs. Elle pourrait également permettre de nouvelles activités agricoles grâce à l'identification de nouveaux marchés ou grâce à l'augmentation des potentiels des diverses niches de ce secteur.

Le nouveau parc logistique, rendu possible grâce au tracé Jean-Leman-Roussillon, entraînera le développement d'une expertise de pointe dans un créneau en émergence et à forte valeur ajoutée (au même titre que la téléphonie ou l'informatique). Il faut savoir que la logistique joue un rôle de plus en plus déterminant dans la nouvelle économie compte tenu de la globalisation des marchés, de la concurrence accrue et des coûts liés à la gestion et à la circulation des produits. Il faut également savoir que le poste transfrontalier de Lacolle, situé à quelques kilomètres de Roussillon, est le poste le plus occupé à l'est du Canada, d'où une pertinence certaine et immédiate à appuyer la réalisation d'un parc industriel de logistique à proximité, soit à la croisée de l'A-15 et de l'A-30. La plateforme est donc placée à l'endroit le plus stratégique qui soit, dans le corridor du commerce Montréal-Etats-Unis). Avec la réalisation de l'A-30, la plateforme logistique assurera une meilleure circulation des marchandises à l'échelle métropolitaine. Dans cette optique, elle constitue, après le dossier de l'A-30, le projet prioritaire de la MRC de Roussillon, projet qui comporte des investissements concrets d'entreprises prêtes immédiatement à établir leur centre de distribution dans la zone prévue. Des discussions sont en cours présentement avec des industries prêtes à aller de l'avant dans ce dossier, ce qui confirme l'effet et le rôle qu'un tel projet peut avoir pour Roussillon, son économie et la couronne sud de Montréal.

C'est là une raison concrète pour opter pour le tracé Jean-Leman-Roussillon compte tenu que la MRC n'a pas les moyens de laisser filer des investissements ni le Québec de freiner la croissance économique des milieux locaux et régionaux. Le tracé proposé par le milieu de Roussillon apporte donc une plus-value à l'économie québécoise. Toutefois, il faut comprendre que la plateforme exige, comme l'ensemble des modèles qui existent en Europe ou aux Etats-Unis, un minimum de 5 millions de pieds carrés pour pouvoir se réaliser et développer l'ensemble des services nécessaires aux entreprises qui s'installeront dans ce nouveau parc. Seul le tracé Jean-Leman-Roussillon permet de conserver à peu près intacte la zone prévue et planifiée par la MRC de Roussillon pour la mise en place du parc logistique intermodal.

De plus, cette plateforme ne peut être située ailleurs sur le territoire de la MRC (ou à meilleur endroit) car seule cette zone offre les infrastructures de transport permettant d'utiliser l'intermodalité, soit la présence de routes, autoroutes, voies ferrées, gare intermodale, quais, ports et aéroports à proximité.

Le passage « naturel » et élevé de camions via l'A-30 et l'A-15 plaide également pour la localisation d'une telle plateforme dans l'axe de ces deux autoroutes, lesquelles mènent directement vers les grands marchés du nord, du sud et de l'axe est-ouest.

Soulignons enfin que la plateforme est un projet appuyé par tous les élus municipaux de Roussillon, la MRC, les administrateurs du CLD ainsi que tous les principaux partenaires économiques et sectoriels de la MRC de Roussillon, notamment l'Association des gens d'affaires de Roussillon (AGA Citière-Roussillon). Le Service d'Exportations de la Montérégie Ouest (SEMO), organisme qui œuvre avec les cinq CLD de la Montérégie ouest (dont le CLD de Roussillon) à développer les exportations des entreprises, accorde également beaucoup d'intérêt au développement de la plateforme logistique intermodale, et ce, compte tenu qu'il s'agit là d'outil qui ne peut que favoriser et soutenir la croissance des industries qui exportent ou qui veulent le faire. Les plateformes se font en concertation avec de nombreux partenaires économiques, ce qui fait en sorte de rendre leurs actions encore plus pertinentes et structurantes pour la région et pour les entreprises.

Les plateformes se font également en impliquant directement celles-ci, ce qui fait en sorte qu'on s'attaque aux vrais besoins des entreprises. Voilà qui explique le grand intérêt de ce projet de la part des élus municipaux et des partenaires de Roussillon.

Le Comité consultatif agricole (CCA) de la MRC de Roussillon a d'ailleurs été rencontré à quelques reprises au sujet de la plateforme logistique au cours des trois derniers mois par le CLD et la MRC de Roussillon. Les membres du CCA, entre autres des agriculteurs qui exploitent des terres et font de la production agricole, ont confirmé le grand intérêt qu'ils portent au projet régional adopté par les élus et partenaires économiques de Roussillon. Ils ont vu tout de suite l'avantage d'une plateforme logistique pour leur secteur et pour soutenir la circulation et l'exportation de leurs produits vers des marchés intérieurs et extérieurs. Ils seront impliqués dans la réalisation de ce projet;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon s'inscrit dans la stratégie de développement économique, industriel, commercial et bioalimentaire de la MRC et du CLD de Roussillon. Dans le cadre de cette stratégie, les élus municipaux ont retenu des priorités régionales pour les prochaines années (cf. document joint en annexe). Soulignons, notamment, les suivantes :
 - Faire de Roussillon la plaque tournante des services de transport des marchandises en direction des États-Unis;
 - Positionner Roussillon comme porte d'entrée de la région de Montréal, et ce, aussi bien en matière industrielle que touristique;
 - Créer un parc régional (plateforme logistique et porte d'entrée) à l'angle de l'A-30 et de l'A-15 et faire de celui-ci le « fer de lance » de la stratégie industrielle de la MRC de Roussillon;
 - Positionner Roussillon comme une destination industrielle de choix de la CMM par le biais du développement d'un chapelet de parcs industriels « à vocation déterminée ». Le parc logistique intermodal va dans ce sens puisqu'il a une vocation très précise et qu'il s'inscrit en appui et en soutien aux entreprises et à l'économie de Roussillon. Il constitue la pierre angulaire de la stratégie régionale du CLD et de la MRC de Roussillon;
 - Mettre l'accent sur une stratégie de diversification industrielle;
 - Favoriser l'implantation de nouvelles entreprises et mettre sur pied des programmes d'accueil;

- Intensifier le rôle du CLD de Roussillon en matière de développement économique, industriel et commercial grâce, entre autres, à la réalisation d'actions régionales structurantes. Les trois grandes orientations régionales adoptées par le CLD de Roussillon vont précisément dans ce sens (développement de la plateforme logistique, développement du secteur bioalimentaire et rapprochement des milieux urbain/rural, développement de la qualité de vie via la mise en valeur des plans d'eau notamment);
- Développer le secteur bioalimentaire;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet au CLD de Roussillon de réaliser sa stratégie de développement des exportations via, entre autres, la plateforme logistique et la mise en valeur du pôle économique A-30 et A-15. Cette stratégie se fait en collaboration avec les Services d'Exportations de la Montérégie Ouest (SEMO), proche collaborateur du CLD de Roussillon, lequel travaille de concert avec les entreprises des six parcs industriels de la MRC de Roussillon pour répondre aux besoins de celles-ci, en complémentarité avec le CLD de Roussillon. Il faut savoir que la Montérégie est, après Montréal, la deuxième région du Québec qui exportent le plus de ses produits vers des marchés extérieurs, d'où l'importance de cette activité pour l'économie régionale et locale. Il faut également savoir que la MRC de Roussillon se classe onzième parmi l'ensemble des MRC du Québec en terme de pourcentage des entreprises de son territoire qui exportent. Ce classement - et la place des exportations dans l'économie du Québec -, montre très bien l'importance de cette activité et corrobore la pertinence d'une plateforme logistique l'angle de l'A-15 et l'A-30;

La stratégie du CLD au niveau des exportations s'explique également en fonction des constats et éléments suivants :

- Depuis la venue de l'ALENA, nos exportations ont contribué largement à l'enrichissement de notre économie. Par contre, les façons de faire continuent d'évoluer, nos PME doivent donc s'y adapter et les changements sont parfois très grands. Le CLD et le SEMO ont identifié les paramètres suivants qui impliquent des changements dans nos façons de faire ou d'organiser nos services d'exportations :
- Émergence de l'Asie;
- Variation du taux de change;
- Livraison « juste à temps » impliquant la synchronisation de la livraison avec les processus de fabrication;
- Systèmes et réseaux de distribution de plus en plus sophistiqués;
- Hausse de la productivité;
- Spécialisation dans des produits de niches (valeur ajoutée);
- Nouvelle réglementation régissant le commerce international (normes, douanes, fiscalité, C-TPAT, transport, Nexus & Expres etc.);
- Proximité de notre marché naturel;

Pour faire face aux nouvelles façons de commercer, l'importance d'être bien positionné géographiquement et de posséder une stratégie de développement de marchés bien élaborée est un gage de succès. Par conséquent, la stratégie du CLD tient compte des éléments suivants :

- Pour les PME de la région de Roussillon et du Grand Montréal, plus de 80 % des exportations se dirigent vers nos voisins du sud;
- La proximité de la frontière (Champlain-Lacolle) qui ouvre la voie sur le Corridor Québec-New-York et de sa qualité des infrastructures actuelles et futures confère à la MRC de Roussillon et au grand Montréal un avantage indéniable pour le maintien et le développement des exportations aux États-Unis;

- C'est 50 % de la population totale du Canada et des États-Unis, soit plus de 130 millions d'habitants, qui sont à la portée de nos PME, et ce, à moins d'une journée de transport routier;
- D'une longueur de seulement 531 Km, soit la distance qui relie les grands centres de Montréal et de la ville de New York, le Corridor Québec-New York met en évidence le plus riche marché de l'Amérique du Nord et ses atouts logistiques de première classe. D'ailleurs, le Corridor est devenu une région économique intégrée et unique, offrant aux entreprises la meilleure des localisations qu'elles peuvent trouver au Canada et aux États-Unis;
- De plus, le Corridor Québec-New York relie directement les deux plus importants ports, soit New-York et Montréal, qui assurent le trafic maritime entre l'Europe et l'Amérique;
- Le moindre élément pouvant aider notre compétitivité et notre avantage comparatif doit être priorisé. À cet effet, l'emplacement du parc logistique revêt une importance capitale pour le développement de notre économie locale, régionale et provinciale;

La stratégie du CLD de Roussillon au niveau des exportations et sur le plan économique (développement de l'entrepreneuriat, création d'emplois, accroissement des investissements et des retombées économiques, développement régional et local) est donc basée sur les besoins réels des entrepreneurs de Roussillon ainsi que sur l'ensemble des caractéristiques de la MRC, notamment sa localisation stratégique exceptionnelle. La présence d'un pôle économique majeur à exploiter et à mettre en valeur (A-30 et A-15), et le développement d'outils régionaux allant dans le sens de la stratégie de développement régional du CLD (telle la plateforme logistique pour ne nommer que ce projet). Bien sûr, le CLD est conscient que les industries et entreprises de Roussillon sont responsables de leurs efforts à devenir plus compétitifs mais nous faisons tout pour les aider et nous travaillons en partenariat avec le milieu et les élus de Roussillon à développer les outils nécessaires pour que les industries percent de nouveaux marchés.

Cette stratégie est favorable à l'économie de Roussillon mais elle l'est également pour l'économie du Québec car c'est l'expansion de nos entreprises qui est mise de l'avant. Le tracé de la future A-30 doit donc prendre en compte et considérer pleinement notre stratégie régionale, laquelle s'arrime autour du développement du pôle A-30 et A-15, autour de la création de la plateforme logistique intermodale au sein de ce pôle, dans de l'axe de commerce Montréal-New York, et autour de la mise en valeur des infrastructures de transport de la MRC;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permettra de créer plusieurs centaines d'emplois directs et indirects dans la MRC de Roussillon grâce au plein développement du pôle économique A-30 et A-15, à la réalisation complète des projets prévus dans la zone à l'étude et à la mise en œuvre de la stratégie et des orientations adoptées par le CLD de Roussillon;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon positionne l'infrastructure au meilleur endroit possible en intégrant l'ouvrage au paysage. Il fait de l'A-30 la voie de contournement souhaitée par le ministère mais il se préoccupe également qu'elle agisse comme un moteur pour le développement économique local et régional, non seulement de Roussillon et de la Montérégie, mais aussi de la métropole. Il est un fait certain que le développement économique de la MRC de Roussillon contribuera à l'attraction et au développement économique de Montréal et de toute la zone métropolitaine. Par les développements prévus, il augmentera l'offre, les services et l'expertise offerts dans la grande région métropolitaine.

Un fait important demeure : puisque les projets qui sont prévus dans la zone à l'étude seront réalisés au moment où l'A-30 sera construite (et ce, compte tenu que ces projets sont très avancés et rendus à la « phase réalisation »), il faut donc s'assurer de positionner adéquatement et de façon optimale le nouveau tronçon Jean-Leman. En effet, il serait regrettable et très dommageable sur le plan économique et social de construire l'A-30 sans tenir compte des projets prévus et des orientations de développement retenues par la MRC et le CLD de Roussillon, comme c'est le cas présentement dans l'étude d'impacts qui a été réalisée par le promoteur pour le tronçon Jean-Leman. C'est tout le Québec qui sortirait perdant de ce choix si on devait constater dans cinq ans, dix ans ou 20 ans que l'emplacement pour le tracé de cette autoroute de 3, 4 kilomètres a été mal choisi ou qu'il ne s'est pas appuyé sur une vision de développement du milieu à long terme. La proposition de Roussillon va exactement dans ce sens et s'appuie sur la planification régionale et locale et sur les projets prévus dans la zone à l'étude;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est pensé en fonction d'une vision de développement économique à long terme (au moins pour les 50 prochaines années). Il a été élaboré pour répondre aux besoins des entreprises, des travailleurs et des familles de la MRC de Roussillon, ainsi que tous ceux et celles (incluant les promoteurs économiques) qui souhaitent s'implanter sur le territoire de la MRC de Roussillon ou à proximité de Montréal, dans la couronne sud;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon met en valeur une localisation unique dans la couronne sud de Montréal et permet la réalisation du plan stratégique de développement du pôle économique de l'A-15 et A-30 adopté par la MRC de Roussillon et par la Ville de Candiac. Le site A-30 et A-15 est reconnu comme un pôle économique par la MRC de Roussillon mais aussi par la CMM compte tenu qu'il constitue la première zone urbaine que l'on croise à partir des lignes américaines et compte tenu des axes autoroutiers majeurs qui y convergent (A-15 et A-30). Ce pôle a donc un fort potentiel de développement et d'attraction, et comme tout potentiel il mérite d'être développé. Ne pas le faire, comme cela semble être proposé par le MTQ via son tracé, serait de laisser tomber une des plus intéressantes opportunités d'affaires au Québec. Nous sommes en pleine zone métropolitaine, tout près de Montréal et de ses marchés, et dans un axe de commerce de grande valeur. Il faut donc développer ce pôle, voire en développer le plein potentiel, et non le freiner;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon constitue sur le plan économique un tracé de développement durable. En effet, il permet une utilisation judicieuse et optimale des ressources et des infrastructures existantes, et il minimise les impacts négatifs dans le milieu car il sait tenir compte de l'ensemble des enjeux qui touchent ce dossier et la zone à l'étude. Il s'inscrit en respect, en continuité et complémentarité avec les travaux et investissements réalisés dans le secteur, tout en permettant la réalisation de la stratégie à long terme adoptée par les instances locales et régionales de la MRC;
- Le futur tracé de l'autoroute aura un effet sur les pôles commerciaux de la route 132. Il faut donc s'assurer de maximiser les retombées économiques dans la zone à l'étude, via les projets qui seront mis de l'avant : principalement le projet de développement commercial de grande envergure, lequel projet pourrait permettre de compenser les effets négatifs de la construction de l'A-30 au sud et, en même temps, contrer l'important phénomène de fuites commerciales que la MRC de Roussillon connaît depuis de nombreuses années. Ce sont des millions de dollars à chaque année qui sont injectés ailleurs que dans Roussillon par la population, les familles et les travailleurs de la MRC. Ce centre commercial viendrait répondre à un besoin régional maintes fois reconnu et améliorer l'offre à la population. Il serait créateur d'emploi et donnerait lieu à des investissements directs et indirects de plusieurs dizaines de millions de dollars.

Il constitue donc un outil de développement économique pour la MRC et il s'inscrit dans la stratégie de développement de l'entrepreneuriat, de l'économie et de l'emploi du CLD de Roussillon;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon met en valeur le plein développement d'un site de plus de 17 millions de pieds carrés en zone blanche sur un territoire où les espaces disponibles à des fins résidentielle, commerciale et industrielle sont restreints : d'où la nécessité de penser l'A-30 à partir et en fonction d'une planification rigoureuse, visant un développement économique structurant, durable et à long terme. C'est ce qui a été fait par le CLD, la MRC et la Ville de Candiac, et ce, par la voie de la concertation;
- Les entrepreneurs de PME sont, aux dires des spécialistes, en développement économique au cœur de la création d'emploi au Québec et au cœur de la création de la richesse collective. Il importe donc d'en tenir compte dans le choix du tracé et d'opter pour celui qui supporte le plus l'entrepreneuriat et le développement économique. Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet d'atteindre cet objectif car il appuie la réalisation des projets prévus dans la zone à l'étude (incluant l'activité agricole et bioalimentaire);
- Les grandes entreprises s'inquiétaient déjà des impacts inhérents à la construction de l'A-30 lors des audiences publiques du BAPE en 2002 quant au choix du tracé au sud ou au nord (sur la 132). En effet, elles étaient soucieuses de ne pas faire les frais d'une autoroute, et ce, pour des raisons de rentabilité et de développement économique. La même question se pose encore aujourd'hui et c'est bien parce que nous voulons un tracé qui favorise le développement économique de Roussillon que le CLD opte pour le tracé Jean-Leman-Roussillon. Ce tracé est celui qui pénalise le moins le milieu, qui donne lieu à des investissements et à des retombées économiques en provenance du « privé », et il optimise le développement industriel, commercial et bioalimentaire de la MRC de Roussillon;
- La croissance économique de Montréal, de la région métropolitaine et de tout le Québec est axée en grande partie sur les exportations de nos produits manufacturiers et bioalimentaires vers les marchés extérieurs, une stratégie axée sur les exportations. Le tracé Jean-Leman-Roussillon favorise grandement la réalisation de cette stratégie, via le développement du pôle économique A-15 et A-30, et via la création et la mise en œuvre de la plateforme logistique intermodale;
- Un grand nombre des principaux axes autoroutiers du Québec passe par la Montérégie (A-10, A-15, A-20, A-30, A-35) et bon nombre d'autres autoroutes sont à proximité de la MRC de Roussillon puisque celle-ci est située à côté de Montréal, donc des autoroutes 40, 440, 640, 13, 25, etc. De plus, la Montérégie et la MRC de Roussillon sont au centre d'un vaste marché économique, soit le Nord-Est américain. Dans ce contexte, l'A-30 aura toujours un double objectif, soit de favoriser le transport et le contournement de Montréal, d'une part, et d'appuyer et de soutenir le développement économique, d'autre part : et ce, de toute la zone métropolitaine et montréalaise. Ces deux objectifs sont majeurs et interreliés, et l'un ne doit pas se faire au détriment de l'autre. Voilà pourquoi il faut penser et privilégier un tracé qui est empreint d'objectifs multiples sur le plan économique. Il faut également ajouter que la grande région métropolitaine regroupe plus de 3,5 millions d'habitants, soit près de la moitié de la population totale du Québec. Elle constitue donc en soi une zone de développement économique.

Soulignons enfin que dans son plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal, plan adopté en l'an 2000, le MTQ visait à répondre à ces deux objectifs (mobilité et développement économique), via le projet de parachèvement de l'A-30. Le tracé Jean-Leman-Roussillon s'inscrit parfaitement dans cette orientation du MTQ;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet aux entreprises de la région de tirer profit de l'activité de camionnage qui s'effectue sur son territoire. En effet, il ressort que plus de 70 % des déplacements par camion proviennent principalement des États-Unis et de l'Ontario. Une bonne partie de cette activité transige par la MRC de Roussillon, de sorte que la MRC et le CLD doivent intégrer cette activité économique à leur stratégie de développement. Elles le font déjà mais le parachèvement de l'A-30 les incite à le faire davantage. Le tracé Jean-Leman-Roussillon offre plus de potentialités de développement pour l'industrie du transport et c'est pourquoi le CLD de Roussillon appuie ce tracé. Il faut savoir également que ce secteur est très présent dans la MRC de Roussillon et que le CLD entend supporter son développement, via ce nouveau tracé de l'A-30 et via la création du parc logistique. Le nouveau parc s'avèrera un outil efficace pour favoriser le développement du secteur du transport, de l'entreposage, de la manutention et du regroupement d'activités et de services. Le transport est un secteur en plein développement et offre de grandes possibilités de croissance. Il est au cœur de la stratégie de développement du CLD de Roussillon, et ce, d'autant plus que le transport par camion ira, selon le MTQ, qu'en augmentant au cours des prochaines années. Roussillon a donc tout pour tirer profit de cette situation et le tracé qu'elle choisit lui permettra de jouer un rôle économique important à ce niveau;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet au CLD de réaliser une de ses priorités régionales de développement, soit celle liée à l'amélioration de la qualité de vie, notamment via la réalisation du projet de développement résidentiel dans la zone à l'étude. Ce projet permettra d'accroître l'offre en matière domiciliaire aux citoyens de la MRC de Roussillon ainsi que les services qui s'y rattachent. Il générera également des retombées économiques importantes et à très long terme;
- Le plan stratégique de développement adopté par la Ville de Candiac est essentiel à sa croissance économique, et ce, compte tenu que les développements de la ville au nord de l'A-30 et jusqu'à l'A-15 seront complétés vers 2006-2007 (secteur du Golf, du Hameau, etc.). Dans l'ensemble et à l'exception du Triangle Iberville, la totalité de la zone entre le fleuve Saint-Laurent et l'A-30 sera réalisée prochainement, de sorte que le quadrant sud-est représente l'avenir économique de cette municipalité. Il constitue donc un enjeu majeur à respecter qu'aucune autorité gouvernementale n'a le droit d'ignorer, au risque de priver la région métropolitaine des retombées économiques inhérentes au développement des projets prévus dans cette zone;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon respecte les investissements de plusieurs millions de dollars déjà consentis par le milieu dans la zone à l'étude;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon respecte les projets des divers promoteurs prêts à investir des dizaines de millions de dollars dans la zone à l'étude. Ces promoteurs appuient officiellement le tracé Jean-Leman-Roussillon. Il faut savoir que dès la construction de l'A-30 en 1993 (tronçon Brossard/Candiac), Candiac a débuté des échanges avec des promoteurs intéressés (Développement urbains Candiac et Développement Iberville) pour des projets de développement à réaliser dans la zone à l'étude. Dès 1995, le concept de développement du site était élaboré : c'est dire l'intérêt que la Ville et les promoteurs portaient au développement du quadrant sud-est, fruit d'une vision de développement structurante et à long terme, et au caractère de non improvisation et de planification qui les animent pour le développement de ce pôle économique. Le plan de zonage de Candiac et le schéma d'aménagement révisé de la MRC sont également porteurs de ce concept.

En résumé, et ce dès 2002, suite à des échanges menés entre le MTQ et Candiac, toutes les intentions de développement de la Ville pour le quadrant sud-est ont été clairement indiquées au niveau des vocations résidentielle et commerciale et au niveau du réseau routier local. Le tracé Jean-Leman-Roussillon intègre donc ces planifications et les intentions économiques des promoteurs, tout en faisant en sorte que l'A-30 réponde aux objectifs poursuivis par le MTQ;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon ne contribue pas à l'étalement urbain mais consolide plutôt une zone stratégique où le développement est prévu depuis longtemps;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon offre une meilleure visibilité et une meilleure vitrine à la MRC de Roussillon comme Carrefour de développement et Porte d'entrée urbaine, ce qui en fait un site stratégique du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour tous ceux qui arrivent en provenance des États-Unis;

4.2 QUALITÉ DE VIE, SÉCURITÉ, SANTÉ PUBLIQUE

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon contourne les zones de développement industriel et résidentiel projetées et offre une plus grande distance entre l'autoroute et le milieu urbain, réduisant ainsi l'impact du bruit, des poussières et des émanations de gaz dans l'air. Il permet de ne pas répéter les erreurs du passé au Québec en développant des quartiers résidentiels localisés trop près de certaines infrastructures autoroutières ou industrielles (lourdes), ou bien là où les débits de circulation sont élevés;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet de positionner l'A-30 à bonne distance du quartier résidentiel projeté, ce qui réduit ou minimise les effets négatifs que provoque une autoroute dans un milieu donné. Voilà pourquoi, en vue d'atténuer cet effet (et d'autres), les villes et les populations touchées réclament toujours des mesures qui vont dans le sens de la protection de leur qualité de vie, étant entendu qu'une autoroute a des effets majeurs sur un milieu et sur sa qualité de vie, et qu'il faut être très soucieux d'y répondre : ce qui est le cas avec le tracé Jean-Leman-Roussillon. Du fait que ce tracé se situe à environ 200 mètres plus à l'est que le tracé du MTQ, cette zone s'avère excellente comme mesure d'atténuation des effets de l'A-30 dans le milieu, puisqu'elle pourrait servir, entre autres, de « zone tampon naturelle » entre le projet résidentiel prévu et le futur tronçon de l'A-30. La qualité de vie des futurs résidents de la zone en sera grandement améliorée, de même que leur sécurité;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon, du fait qu'il se situe plus à l'est, entraînera un développement résidentiel d'un seul côté de l'A-30 (côté ouest) contrairement à ce qui pourrait se produire pour le tracé du ministère en raison de sa proximité avec le milieu urbain et des pressions de développement qui ne manqueront pas de se faire sentir.

En effet, positionner l'A-30 plus loin du périmètre urbain, et ce dès le départ, fait en sorte d'assurer un développement plus rigoureux, exempt de débordement de part et d'autre de l'A-30. Dans cette optique, la qualité de vie des futurs résidents de la zone à l'étude s'en trouvera meilleure;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon favorise l'utilisation du transport en commun grâce à un accès facile à la gare de train de banlieue Candiac-Montréal. Ce service est prioritaire, et ce, tant pour répondre aux besoins des familles, des jeunes, des étudiants que des travailleurs. La gare est un service essentiel qui permet d'accroître la qualité des services offerts à la population de la MRC. Le tracé du milieu l'intègre à son plan de développement;

4.3 DÉVELOPPEMENT AGRICOLE

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet d'optimiser la culture des terres qui seront enclavées par l'A-30, notamment via le développement de projets de nature agricole sur une partie de la zone touchée;
- La pérennité de la zone agricole touchée par l'A-30, quelque soit le tracé qui sera retenu, a peu de chance d'être assurée à long terme, et ce compte tenu :
 - que l'autoroute passera à proximité du milieu urbain;
 - des pressions urbaines sur la zone à l'étude;
 - de la configuration physique des lieux (enclavement des terres par des zones urbaines) et les contraintes naturelles des terres de cette zone verte (présence de ravins à l'est, problème de drainage des terres, nécessité de les améliorer car, pour une large part, elles sont restées au stade de développement des années 1960, etc.);

En effet, 70 % des sols de la zone nord présentent un excès d'humidité. De plus, sur les hectares situés entre l'A-30 et le périmètre urbain, près de 46 % des terres sont en friche et 42 % en culture (maïs). Cela explique sans doute en partie pourquoi les propriétaires de ces lots appuient le tracé Jean-Leman-Roussillon. Il faut donc aussi tenir compte du potentiel réel de la zone et non pas se borner uniquement à faire valoir la question de la protection des terres agricoles. Le coût de développement doit être pris en compte ainsi que l'environnement et tous les enjeux de développement qui se rattacheront à la zone à l'étude, et ce, dans une optique de développement à long terme et durable;

- Une autoroute, tous les intervenants l'admettent (UPA, CPTAQ, BAPE, ministère, municipalités, etc.) amène des pressions de développement à tous les niveaux (résidentiel, commercial, industriel, etc.). Dans cette optique, même s'il est vrai que le tracé Jean-Leman-Roussillon utilise une partie un peu plus grande de la zone agricole, il l'utilise au profit de l'économie de Roussillon et à partir d'un plan précis de développement qui devrait générer des retombées économique d'envergure pour la région sud de Montréal (incluant des retombées pour tout le secteur bioalimentaire via, entre autres, le parc logistique et d'autres mesures de soutien). En dépit des pertes en revenus agricoles, le tracé assure un développement optimal du site, tout en le rendant stratégique, y compris pour l'agriculture;
- La longévité de l'A-30 a des chances d'être de beaucoup supérieure au maintien de la zone agricole touchée, d'où l'obligation de considérer tous les enjeux inhérents au secteur;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon se situe à l'intérieur du corridor élaboré par le MTQ pour le tronçon Jean-Leman, et ce, bien qu'il pénètre dans les terres agricoles comme ceux proposés par le MTQ;

- Une bonne partie des terres touchées est en friche et/ou sous-exploitée depuis de nombreuses années. Le coût d'amélioration de ces terres est élevé, donc de nature à en dissuader le développement futur sur le plan agricole, selon l'expert agronome embauché par la ville de Candiac. De plus, une large bande de ces terres (principalement celles situées au nord) est bordée de tous côtés par des zones urbaines, de sorte qu'elles se prêtent à la spéculation, ce qui pourrait entraîner le développement d'autres usages à long terme;
- La zone agricole est si près du milieu urbain qu'il est normal que cela entraîne des discussions et des compromis entre les décideurs des deux milieux (ruraux et urbains) au profit de la collectivité régionale. À ce chapitre, la réalisation de l'A-30 au sud implique presque de facto une dégradation à plus ou moins long terme d'une partie de la zone verte touchée ou à proximité d'un corridor autoroutier de cette importance. Il est donc essentiel que cette dégradation du milieu soit compensée par un développement économique optimal du site afin que Roussillon (tant le milieu agricole qu'urbain) ne soit pas le grand perdant du prolongement de l'A-30 sur le territoire. Des outils de développement pour le milieu agricole devront être mis de l'avant pour compenser la diminution de superficie agricole ou des mesures pour la revalorisation des terres. Le CLD et la MRC comptent s'y appliquer et cela figurent à leurs plans d'action respectifs;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon a reçu l'appui des agriculteurs directement touchés dans la zone à l'étude;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet au CLD de Roussillon de réaliser sa stratégie de développement bioalimentaire, laquelle prévoit la mise en place d'une Commission bioalimentaire et l'utilisation de la plateforme logistique pour supporter les exportations des produits bioalimentaires de Roussillon et d'ailleurs. Soulignons que les membres du CCA ont été informés et consultés sur la mise en œuvre de la Commission bioalimentaire. Ils ont confirmé leur intérêt pour cet outil de développement et décidé d'y siéger. Les travaux de la Commission bioalimentaire débiteront dès octobre 2005 et viseront à :
 - Prendre pleinement en compte les besoins et les réalités du secteur;
 - Apporter des solutions concrètes pour solutionner les principaux problèmes ou contraintes que rencontrent les intervenants du secteur;
 - Développer des projets régionaux permettant de soutenir et d'accroître la valeur et les activités du secteur;
 - Être à l'écoute des intervenants du secteur et élaborer des stratégies de développement qui s'arriment à leurs besoins;
 - Impliquer les intervenants du secteur dans le cadre de la mise en œuvre des grandes orientations régionales et projets adoptés par la MRC de Roussillon;
 - Améliorer la qualité de vie des divers milieux;

La Commission viendra donc définir les priorités du secteur et les paramètres de collaboration entre le milieu agricole et le milieu urbain, et ce, dans une optique de développement de l'ensemble des enjeux du territoire de la MRC, de développement optimal du secteur bioalimentaire, et de développement durable de la région.

La Commission permettra de réfléchir à la réalisation de l'orientation régionale adoptée par la MRC et le CLD de Roussillon, orientation portant sur le rapprochement du milieu rural et urbain et le développement de l'industrie bioalimentaire. Elle mettra tous les acteurs du milieu ensemble pour un développement harmonieux de l'ensemble du territoire de Roussillon;

- Il est clair que le tracé Jean-Leman-Roussillon passe en zone verte et qu'il utilise un peu plus d'hectares agricoles que le tracé du ministère. Une firme spécialisée dans le domaine a été embauchée par la Ville de Candiac et a fait une étude approfondie sur le potentiel agricole de la zone touchée (cf. Rapport de monsieur Pierre Benoît de la Firme S. Bernard experts conseil). Le rapport confirme que le différentiel réel est d'environ 30 hectares (au plus, et ce, en tenant compte du tracé de la variante). C'est très peu et non significatif si on soupèse l'ensemble des enjeux qui sont en question au niveau du développement régional. De plus, le tracé Jean-Leman-Roussillon présente l'avantage de permettre un développement réfléchi, concerté et optimum du secteur, chose que les tracés du ministère ne permettent pas. En effet, la superficie des terres enclavées des deux tracés du ministère n'offre aucune ou très peu de possibilités d'exploitation, d'où une perte totale du potentiel de la zone, et ce, à un endroit stratégique. Quant à lui, le tracé Jean-Leman-Roussillon entraînera un développement économique majeur dans la zone concernée, et c'est à ce chapitre qu'il rencontre les orientations de développement économiques du CLD.

De plus, le CLD apporte son appui au tracé Jean-Leman-Roussillon après s'être assuré que les producteurs agricoles directement concernés par le tracé de l'A-30 sont en accord avec le tracé adopté par la région. C'est le cas. La même vérification a été faite auprès des promoteurs qui ont des projets majeurs dans la zone à l'étude. C'est le cas là aussi. Ceux-ci ont témoigné lors des audiences publiques, phase 1, et devraient le faire également lors de la phase 2 : d'où un consensus des principaux intervenants touchés par le tracé Jean-Leman-Roussillon.

En contrepartie, le CLD estime que le milieu agricole et son industrie doivent obtenir eux aussi leur part de gains et c'est pourquoi nous avons prévu certaines mesures pour soutenir les producteurs et l'industrie bioalimentaire dans la région. Ces mesures font partie de notre stratégie de développement bioalimentaire. Elles sont les suivantes :

- Nous comptons utiliser la plateforme logistique pour soutenir tout le secteur bioalimentaire. Une partie de celle-ci sera consacrée aux producteurs agricoles et aux industries de ce secteur dans leurs besoins, leur vision de développement et la croissance économique de leur entreprise (voir la section plateforme logistique et soutien au secteur bioalimentaire);
- Nous comptons mettre en place une Commission bioalimentaire composée des intervenants du secteur pour élaborer des stratégies visant à assurer la croissance de celui-ci et visant à proposer des mesures concrètes pour régler certains problèmes ou développer certains potentiels;
- Nous comptons travailler en collaboration avec les décideurs des milieux urbain, rural et agricole en vue de favoriser la réalisation de projets agricoles à l'intérieur de la zone à l'étude et à l'intérieur de tout le territoire de la MRC;
- Nous comptons élaborer d'autres mesures pertinentes pour dynamiser le secteur;
 - Une étude, par exemple, pourrait être faite pour évaluer l'ensemble du potentiel des terres et nous indiquer les endroits prioritaires où intervenir pour revaloriser les terres;
 - Les terres noires qui seront retirées du tracé pour la construction de l'A-30 pourraient être stockées et servir à reconditionner d'autres terres de la zone agricole de Roussillon;
 - Des projets à l'échelle de la MRC pourraient également être mis de l'avant;

Ces mesures montrent l'importance que le CLD accorde au développement du secteur et aux intervenants bioalimentaires qui y oeuvrent. Cela montre également que le CLD tient, dans le cadre du présent dossier, à prendre en compte l'ensemble des enjeux de développement économique régional (tant urbain qu'agricole) inhérents au prolongement de l'A-30 sur son territoire.

Le CLD cherche en effet à établir un dialogue constructif entre les développeurs urbains et ruraux et cela constitue une de ses trois orientations régionales prioritaires, orientations priorisées par les 11 élus de Roussillon en 2004 et que le CLD est chargé de mettre en œuvre à l'intérieur de son plan d'action annuel pour soutenir l'économie et l'emploi dans Roussillon;

- Sur le plan agricole, le CLD constate que le gouvernement du Québec a une double approche concernant le parachèvement de l'A-30 dans la MRC de Roussillon. Il situe l'infrastructure le plus près possible de la zone urbaine pour le tronçon Jean-Leman alors qu'il la situe carrément en zone verte pour le tronçon Candiac-Delson-Saint-Constant (près de 9 kilomètres comparativement à 3,4 Km pour Jean-Leman). Dans cette optique, le CLD émet des réserves sur l'approche du gouvernement. Pas plus la MRC de Roussillon, que Candiac, Delson ou Saint-Constant, ou les autres villes de Roussillon, etc., n'ont à faire les frais de cette double approche. Le débat sur la protection des terres agricoles est important, mais il ne doit pas se faire de n'importe quelle façon et en faisant jouer les intérêts des uns contre ceux des autres. Dans le présent dossier, le gouvernement parachute l'A-30, au détriment des intérêts urbains et ruraux du milieu et des planifications stratégiques. Sur ce point, tout le milieu de Roussillon converge et conteste l'approche contradictoire du gouvernement. Toutefois, ce qui est mis en lumière est très important pour le présent dossier et mérite d'être soulevé.

En effet, le choix du gouvernement pour le tracé de l'A-30 à l'ouest de l'A-15 et au sud de Saint-Constant dans la zone verte, de même que la recommandation du BAPE en 2002 pour l'Option sud, démontrent hors de tout doute que le volet agricole n'est pas le seul élément à prendre en compte dans le choix du tracé pour le tronçon Jean-Leman.

Le gouvernement, incluant le MTQ, ne peut donc en aucun temps et d'aucune manière servir uniquement l'orientation agricole pour justifier le choix de son tracé pour le tronçon à l'étude; Les élus municipaux et les partenaires économiques de Roussillon sont unanimes sur ce point et soulignent que par son choix du tracé sud, il est sûr que le gouvernement reconnaît que d'autres enjeux « peuvent et doivent être pris en compte » pour décider du corridor optimal du tronçon Jean-Leman. Ces enjeux sont décrits amplement tout au long du présent mémoire (développement urbain, impacts environnementaux du projet, retombées économiques inhérentes au choix du tracé, projets en cours dans la zone à l'étude, choix du tracé par les élus municipaux et les partenaires économiques de Roussillon, orientations régionales adoptées par le CLD et la MRC, plateforme logistique et soutien au développement des industries bioalimentaires, exportations, etc.). Ce sont des enjeux qui doivent faire partie du débat, des réflexions et des recommandations du BAPE. Autrement, il est clair de l'avis du CLD et des élus municipaux et partenaires que nous représentons, que ce dossier n'aura pas été traité avec toute la rigueur et toute la cohérence qui s'imposent. Bref, le CLD s'attend à la même rigueur intellectuelle de la part des autorités gouvernementales et des commissaires du BAPE qui ont, il y a deux ans à peine, recommandé de passer l'A-30 au sud de Candiac, de Delson et de Saint-Constant.

Alors, pour éviter les frustrations et un suivi difficile, le gouvernement doit se mettre à l'écoute du milieu et traiter avec justesse les enjeux économiques qui se rattachent au dossier. Bref, en recommandant le tracé Jean-Leman-Roussillon, le CLD demande au gouvernement d'agir avec logique et cohérence et le prie d'écouter les arguments du milieu : à savoir que le tracé Jean-Leman-Roussillon est le meilleur tracé.

Ce que les élus municipaux et les partenaires économiques de Roussillon disent (incluant les promoteurs de projets dans la zone à l'étude et les entreprises intéressées par la plateforme et le développement du pôle A-30 et A-15) n'est pas gratuit, c'est le milieu qui parle et qui fait valoir ses consensus et priorités régionales. Tout système qui se veut démocratique exige d'en tenir pleinement compte.

Ajoutons qu'il est clair aussi - et ce n'est pas un mince argument -, que tout le milieu de Roussillon, incluant l'UPA et le CCA, rejette à l'unanimité la proposition du MTQ. Aller de l'avant avec le tracé du MTQ serait carrément inacceptable et incompréhensible. Le BAPE doit donc « en priorité » tenir compte du refus de Roussillon en regard de la proposition du MTQ qui est sur la table.

Qui plus est, si c'est l'argument agricole qui doit prendre toute la place aux yeux du MTQ, alors le CLD croit fermement que le tracé qu'il propose n'est pas bon et que le MTQ fait fausse route : c'est ailleurs qu'il devrait faire passer l'A-30, et ce, sur l'ensemble du territoire de la MRC de Roussillon;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon utilise une faible superficie du territoire agricole de Roussillon. Le différentiel, tel qu'indiqué plus haut, est faible et représente environ 1/10 de 1 % des terres cultivées de la MRC de Roussillon. C'est très peu, surtout si on ajoute que :
 - Un nombre très élevé d'hectares sont toujours en friche ou non exploités à l'échelle de la MRC. Ces hectares présentent des possibilités d'exploitation qui peuvent en bonne partie être supérieures au potentiel de la zone touchée (principalement la partie au nord);
 - Une bonne partie des terres de la zone touchée sera enclavée;
 - Une bonne partie des terres en question sera réduite en petites parcelles, rendant leurs exploitations moins intéressantes;
 - Une bonne partie des terres en question sera à proximité de voies rapides de circulation, et ce, avec un débit très élevé de véhicules, incluant pollution sonore, atmosphérique, etc.;
 - Une bonne partie des terres en question présentera des difficultés d'accès;
 - Une bonne partie des terres en question sera dans une zone agricole dite « en dégradation lente », près de la zone urbaine et des pressions qui s'y rattachent;
 - Une bonne partie des terres en question (partie nord-est) se situe près d'une zone de ravin;
 - Une bonne partie des terres en question nécessite d'être améliorée compte tenu qu'elles ne l'ont pas été depuis au moins 30 ans, d'où des investissements majeurs;
 - Une bonne partie de ces terres présentent des contraintes d'exploitation;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est supérieur compte tenu que les retombées économiques des projets qui sont prévues dans la zone à l'étude seront plusieurs fois plus élevées que les revenus inhérents aux 30 hectares utilisés (cf. différentiel entre notre tracé et la variante du MTQ). En effet, selon l'échelle des prix en vigueur en 2005, soit 350 \$ la tonne de soya et 100 \$ la tonne de maïs, 30 hectares équivalent à moins de 50 000 \$ par année pour chacune de ces deux productions. Dans cette optique, et en comparaison aux investissements prévus sur le plan résidentiel, commercial et industriel, et aux retombées économiques qui s'en suivront, la perte de revenu des activités agricoles peut nous sembler moins importante. D'autant plus que le CLD compte travailler à optimiser le développement du secteur agricole au cours des prochaines années. Gérer, c'est faire des choix et, dans cette optique, les investissements et les retombées prévues pour la zone nous semblent trop importants pour les laisser tomber pour le seul motif de la protection de la zone verte;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon prévoit un viaduc à la hauteur du rang Saint-André/boulevard Jean-Leman, viaduc qui permettra de ne pas isoler la zone agricole de la zone urbaine, permettant à la population de toute la MRC, et notamment de Candiac et de Saint-Philippe, d'avoir accès à la zone agricole (à l'est de Jean-Leman) et aux activités agricoles spécifiques ou spécialisées qui pourraient y être développées (telles les cultures maraîchères qui sont plus rentables que les grandes cultures). Le viaduc pourrait, dans le contexte du développement du secteur, constituer une infrastructure importante et stratégique utile au milieu;
- La Loi sur la protection des terres agricoles a été élaborée et adoptée à la fin des années 1970. Elle mérite sans doute d'être revue pour tenir davantage compte de la réalité économique et agricole actuelle, et du rôle de développement économique qui est confié aux paliers local et régional;
- L'étude d'impacts indique d'ailleurs en page 69 que le tracé proposé par la ville de Candiac rencontre l'ensemble des objectifs du MTQ (sauf le critère d'isoler une plus grande partie de la zone agricole). L'étude reconnaît donc, en soi, la valeur du tracé Jean-Leman-Roussillon.
- De plus, en regard à l'aspect agricole pour lequel l'étude indique en page 71 le rejet du tracé choisi par le milieu, le CLD souhaite uniquement ajouter que même si le tracé Jean-Leman-Roussillon isole un peu plus de superficie dans la zone verte, il ne modifie aucunement la vocation de cette zone. Cela signifie donc que les terres qui sont présentes dans cette zone existent toujours et qu'elles pourront toujours être développées (si telle est la volonté du milieu). Le CLD propose même de travailler avec les intervenants des industries bioalimentaires pour développer le secteur et trouver des mesures pour assurer la rentabilité et la croissance;

Le CLD souhaite, via la réalisation du tracé Jean-Leman-Roussillon, favoriser une nouvelle réflexion entre les milieux concernés et faire en sorte que des partenariats s'établissent, au profit du développement des zones blanche et verte de Roussillon. Il ne s'agit pas de vouloir protéger les terres à tout prix, ni de vouloir développer à tout prix les périmètres urbains. Il s'agit davantage de trouver les compromis nécessaires, et ce dans une optique de développement durable pour tous les secteurs concernés dans la région. L'appui du CLD au tracé Jean-Leman-Roussillon est pensé en ce sens et dans une optique de long terme, avec une préoccupation particulière pour des mesures qui pourraient être développées pour compenser le milieu agricole ou améliorer la rentabilité de ce secteur.

4.4 ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est un tracé de développement durable du fait qu'il minimise la création de parcelles agricoles trop petites pour être vraiment mises en valeur ou présenter un intérêt élevé;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est un tracé de développement durable du fait qu'il vise à optimiser le développement du territoire en saisissant l'ensemble des enjeux du dossier, et ce, sans compromettre les besoins des générations futures;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon répond davantage à l'ensemble des principes de développement durable qui sont inscrits dans le projet de Loi en cours sur le Développement durable;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon vise le développement de Roussillon et la mise à contribution de l'ensemble des infrastructures, des ressources et des instances de développement local et régional existantes, principe cher au développement durable et à la Loi 34;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet de garder intact le seul boisé situé dans la zone à l'étude, ainsi que sa flore et sa faune jugées intéressantes. Il préserve l'étang situé à l'intersection du rang Saint-André et du boulevard Jean-Leman, il conserve une maison de très grande valeur évaluée à plus de 2 M \$ et faisant partie du patrimoine, il évite de faire des modifications importantes à l'échangeur Jean-Leman et les coûts qui s'y rattachent, etc., et il constitue un tracé de moindre impacts négatifs pour le milieu touché et générant une plus grande qualité de vie pour les futurs résidents du secteur;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est un tracé de développement durable du fait qu'il a fait l'objet d'une concertation des élus et des partenaires du milieu et qu'un consensus régional a été adopté. Il respecte donc ce consensus et les travaux de réflexion qui ont conduit à l'adoption des orientations régionales de la MRC de Roussillon;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est un tracé de développement durable du fait qu'il respecte et permet la réalisation des projets prévus dans la zone à l'étude, ainsi que les planifications locales et régionales qui les supportent. Il est donc un tracé qui évite le gaspillage et qui maximise les retombées économiques dans la zone à l'étude et dans Roussillon;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est un tracé de développement durable du fait qu'il optimise la valeur de la zone et du pôle et tout en s'appuyant sur un plan de développement qui permettra de tirer davantage profit du site;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est un tracé de développement durable du fait qu'il veut mettre en valeur et développer l'intermodalité, ce qui permettra d'accroître l'efficacité des déplacements, de réduire la pollution, etc., dans la grande région de Montréal;

4.5 TRANSPORT ET ASPECTS TECHNIQUES

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon respecte entièrement le réseau local qui est aménagé dans la zone à l'étude. Il assure une circulation interne plus facile et fonctionnelle, via le réseau de routes municipales (collectrices), lesquelles sont adaptées aux diverses clientèles de la zone à l'étude, soient les clientèles résidentielles, commerciales et industrielles;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est dans son ensemble un tracé plus sécuritaire (que ce soit au niveau du nombre des raccordements A-30 et A-15, du trafic sur les échangeurs 99 et A-15, des décisions à prendre, etc.);
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon évite d'utiliser l'échangeur Jean-Leman (qu'il réserve à la circulation locale) pour se raccorder au nouveau tronçon de l'A-30 puisqu'une sortie est prévue tout juste avant l'échangeur. Cela a pour avantage de diviser la circulation entre le transport local, via la 132, et le transport de transit régional et de grand transit, via la nouvelle A-30. Les clientèles étant ainsi séparées selon leurs besoins, la circulation dans son ensemble s'en trouvera améliorée (tant sur la 132 que sur l'A-30). Cela a pour avantage de favoriser la sécurité puisque la signalisation est plus simple et la circulation moins dense, chaque clientèle empruntant le chemin qui lui convient.

Cela favorise donc une meilleure mobilité sur les deux axes de transport (route 132 et A-30) et leur complémentarité. En divisant ainsi le trafic, on garde l'échangeur intact, ce qui permet de conserver son efficacité et d'éviter les coûts qui se rattachent à une nouvelle reconfiguration de l'échangeur (tel que cela est proposé par le MTQ). Le maintien de l'échangeur Jean-Leman, tel que proposé par notre tracé, permet aussi de maintenir intact les itinéraires existants de l'échangeur 99, ce qui ne contraint pas le milieu à revoir ses déplacements. Enfin, notre tracé présente moins de points négatifs de convergence/divergence à l'échangeur Jean-Leman;

- Le tracé assure une meilleure continuité dans l'axe est-ouest sans emprunter l'A-15 comme le tracé du MTQ. En ce sens, il assure un meilleur raccordement A-30 et A-15 (raccordement direct, d'où une géométrie plus sécuritaire);
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon garde intact tout le réseau local du quadrant sud-est et l'intègre au projet de construction de l'A-30;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon empiète moins sur les terrains de Goodfellows et du parc industriel de Delson, d'où un tracé présentant moins de litige ou plus harmonieux avec les activités du milieu;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon assure, via la réalisation du projet de plateforme logistique intermodale, l'utilisation de plusieurs modes de transport (route, rails, port, etc.). Cela peut s'avérer extrêmement intéressant tant au niveau facilité de transport qu'au niveau économique. Plus de marchandises seront transportées par train ou par bateau et moins les routes risquent d'être congestionnées. Le coût d'utilisation et d'entretien des routes pourrait également s'avérer moindre et le ministère pourrait bénéficier de ces sommes pour d'autres investissements futurs;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet d'utiliser et de rentabiliser des infrastructures déjà existantes (train, port, etc.) grâce à l'utilisation de l'intermodalité via la plateforme logistique intermodale;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon s'intègre mieux au plan du développement prévu dans la zone à l'étude compte tenu que ce plan prévoit des collectrices pour la circulation locale. À l'hiver 2002, le BAPE reconnaissait l'importance de séparer le transport « local » du transport « régional » ou « de grand transit »;

De plus, il faut également se soucier de la cohabitation véhicules, cyclistes et piétons, d'où la nécessité, pour des raisons de sécurité, de quiétude et de qualité de vie, d'avoir des facilités transport (autre que l'A-30) dans la zone de développement du futur projet résidentiel;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon conserve intact le rang Saint-André, ce qui en fait un tracé de moindres impacts pour le milieu. Cela favorise la desserte locale et empêche d'isoler des municipalités et des populations (telles celles de Saint-Philippe);
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon assure le développement de la gare de train de banlieue Candiac-Montréal. Il permet un accès plus rapide et facile à la gare pour toute la population de la MRC, notamment via l'ajout d'un viaduc ou d'un échangeur à même l'A-30, permettant ainsi une liaison directe à l'infrastructure de la gare. De ce fait, le tracé du milieu intègre mieux cette infrastructure au plan de développement de la MRC et des villes qui la constituent. En permettant l'utilisation optimale du transport en commun dans la zone à l'étude, le tracé proposé par Roussillon favorise la rentabilité des investissements qui ont été faits par les principaux partenaires (AMT, Candiac) ou qui restent à faire.

Il faut d'ailleurs souligner l'importance des services de transport en commun pour une MRC comme Roussillon qui compte une population qui travaille en bonne partie à l'extérieur de la MRC, soit à Montréal ou dans la zone métropolitaine (soit 2 travailleurs sur 3). Le transport en commun figure parmi les grandes priorités de transport de la CMM, de l'AMT, du MTQ, du gouvernement du Québec, et d'un bon nombre de municipalités et de MRC au Québec, notamment les MRC des couronnes nord et sud. Il permet de désengorger les ponts grâce à l'utilisation de voies réservées. Il faut donc absolument en favoriser une utilisation croissante, et ce, pour des raisons économiques et environnementales, et par souci de favoriser le développement durable. Des investissements de plusieurs centaines de millions de dollars sont d'ailleurs prévus à ce chapitre au cours des prochaines années (par l'AMT et les villes impliquées, entre autres) pour favoriser ce mode de transport et améliorer les services inhérents aux trains de banlieue dans la région de Montréal.

Dans ce contexte et par souci de mobilité, de rentabilité des investissements déjà faits et à faire, de réponse adéquate aux besoins de la population, et par souci de sécurité, d'accessibilité et de développement économique, il importe de prioriser un tracé pour l'A-30 qui ne pose pas de contraintes supplémentaires au développement de la gare Candiac/Montréal. Seul le tracé Jean-Leman-Roussillon répond à ce critère.

Ajoutons enfin que lors du BAPE en 2002, le développement du transport en commun sur la 132 avait été considéré comme une priorité pour la MRC de Roussillon. Bien que le tracé passe maintenant au sud, la priorité du transport en commun demeure entière. Il faut prioriser un tracé qui le permet facilement, sans ajout de contraintes, comme c'est le cas avec le tronçon que propose le MTQ;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon est supérieur à celui du MTQ au niveau de sa géométrie. Par exemple, les bretelles qui sont prévues à l'échangeur sur l'A-15 par le tracé :
 - Favorisent une circulation dans toutes les directions (soit vers l'A-30 est et ouest, et l'A-15 nord et sud);
 - Grugent moins d'espace dans la zone blanche réservée à la plateforme logistique intermodale, rendant la réalisation de celle-ci possible;
 - Créent une géométrie plus sécuritaire pour le raccordement A-15 et A-30;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon, par son ajout d'un viaduc en complémentarité à la gare ou d'un échangeur sur l'A-15, assure aux intervenants du milieu une meilleure accessibilité à la zone à l'étude et aux vocations nouvelles prévues;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet d'obtenir une longueur maximale de voie ferrée près de l'A-30, ce qui augmente le potentiel intermodal de la zone à l'étude et favorise son développement;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon prévoit un échangeur avec l'A-15 plus fonctionnel et offrant plus de capacité que celui proposé par le MTQ. En effet, l'échangeur que nous proposons s'arrime mieux aux déplacements qui seront effectués sur les deux autoroutes 30 et 15, soient des déplacements en priorité sur l'A-30 de l'ouest vers l'est, et sur l'A-15 du sud (Etats-Unis) vers le nord (Montréal). Celui du ministère reconduit la même configuration en trèfle qui existe au niveau de l'A-15-132, lequel comporte des inconvénients majeurs et présente plus de risque d'accidents;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon intègre mieux l'ouvrage au paysage, d'où un meilleur impact visuel que celui du MTQ et une meilleure intégration dans le milieu;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon ne nécessite pas de voie de services le long de la future A-30, ce qui sauve des coûts de construction et d'entretien et ce qui entraîne moins d'empiètement pour la circulation des véhicules dans la zone verte;

4.6 COLLABORATION GOUVERNEMENT-MUNICIPALITÉS

- La ville de Candiac planifie le développement de ce secteur depuis plus de 15 ans mais de façon plus intensive depuis cinq (5) ans. Elle a intégré l'infrastructure à la planification de ce secteur dès l'annonce du gouvernement actuel de passer l'A-30 au sud et elle a offert, dès le départ, sa pleine collaboration au ministère. Le but poursuivi par la ville était de développer un corridor qui soit le plus adapté au niveau du transport et le plus intégré aux développements projetés (résidentiel, commercial, industriel et agricole, etc.). Des études exhaustives ont en effet été réalisées à tous points de vue (desserte routière, autoroutière, infrastructures, desserte en utilité publique, position des diverses fonctions urbaines, études de la zone au niveau du potentiel agricole et au niveau de la géométrie, des impacts environnementaux, du développement économique, etc.). Candiac a travaillé en collaboration avec les élus et les partenaires de Roussillon, notamment le CLD et la MRC. Bref, Candiac, la MRC et le CLD ont fait preuve de transparence dans ce dossier et démontré un comportement très responsable;
- Le gouvernement du Québec a modifié son tracé A-30 pour le territoire de Roussillon depuis 2003. La MRC, le CLD, Candiac, Saint-Philippe, ainsi que tout le milieu se sont donc adaptés à ce changement pour l'intégrer à leur plan de développement et à l'aménagement du territoire. Le gouvernement peut-il aujourd'hui accommoder le milieu et tenir compte des besoins multiples inhérents au développement économique de la MRC ?

4.7 AUTRES COMMENTAIRES

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon respecte le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon procure une porte d'entrée urbaine au territoire de la CMM et constitue une zone stratégique d'accueil, zone qui dépasse de loin la seule préoccupation de voie de contournement de l'Île de Montréal et qui enrichie grandement le potentiel de développement économique de la zone métropolitaine;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon nous semble supérieur à tous les plans au tracé du MTQ, tracé qu'il vient bonifier, y compris sur le plan du développement du secteur bioalimentaire, car le développement de ce secteur est inscrit au plan de développement de la MRC et du CLD de Roussillon;
- Le tracé Jean-Leman-Roussillon a reçu l'appui de la Conférence régionale des élus de la Montérégie Ouest (CRÉ Ouest), organisme dûment mandaté et créé par le gouvernement du Québec dans chacune des 17 régions du Québec, (Loi 34) pour assurer le développement économique régional, pour concerter les élus municipaux et les partenaires économiques des et pour convenir des grandes priorités de développement régional. Le dossier de l'A-30 figure parmi les

priorités de la CRÉ Ouest, et le CLD et la MRC de Roussillon sont membres en règles de la CRÉ Ouest. C'est elle qui les représente à l'échelle de la région de la Montérégie;

- Le tracé Jean-Leman-Roussillon pourrait peut-être même s'avérer moins élevé au niveau des coûts, et ce, si on tient compte du fait que nous n'avons pas à exproprier une maison de 2 M \$, à construire une voie de desserte tout le long de la 30 et à l'entretenir, etc.;
- La Loi 34 sur le développement local et régional a dévolu de nouvelles responsabilités de développement économique aux MRC et aux municipalités. La MRC de Roussillon a fait ses devoirs et a réalisé une planification stratégique régionale, stratégie qui comprend des actions régionales à mener sur le plan du développement économique. Dans cette perspective de « décentralisatrice » chère au présent gouvernement et aux élus et partenaires des milieux locaux et régionaux, est-il possible que le gouvernement et ses ministères travaillent de concert avec les milieux régionaux et locaux pour optimiser les retombées de l'autoroute 30 ?
- Dans le cadre du mémoire sur le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement (PSMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, celle-ci reconnaissait le maintien du rôle des MRC et des conseils d'agglomération comme palier intermédiaire de développement et d'aménagement du territoire. Ce qui implique que la MRC de Roussillon a pleinement son mot à dire dans le choix du tracé.
- Le poids démographique de la MRC de Roussillon est relativement important au sein de la CMM. En nombre, la population de la MRC de Roussillon occupe la quatrième position après les villes de Montréal, Laval et Longueuil. La MRC de Roussillon est également la plus peuplée des MRC des Couronnes Nord et Sud incluses dans la communauté. De plus, il faut noter que les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (octobre 2002) démontrent que la croissance démographique de la MRC sera soutenue pour la période 2011-2021 avec des taux d'augmentation de 4,6% pour la population et de 9,8% pour les ménages. Toutes ces réalités sont en bonne partie issues du travail de concertation exercé par les organismes de développement local et régional depuis quelques années. Les planifications et les interventions de tous ces organismes ont ensemble favorisé un développement croissant de la MRC de Roussillon, au profit d'un développement cohérent de la communauté. Pleine responsable de son développement économique et de ses choix d'aménagement, la MRC de Roussillon doit donc avoir son mot à dire dans la planification actuelle du tronçon Jean-Leman-Roussillon, étant donné la taille de la population qu'elle représente et les enjeux de développement que ce projet majeur suscite pour l'avenir économique de la grande région de Montréal.

Lors de la phase 1 des audiences publiques, le CLD a été étonné de constater la réponse du promoteur (le MTQ) à la question suivante :

Le tracé du ministère implique-t-il ou intègre-t-il des objectifs de développement économique ? Si oui, lesquels ? Et en quoi le tracé du ministère est-il fait pour favoriser le développement économique de la MRC de Roussillon ou répond-t-il aux enjeux de développement économique de Roussillon ?

La réponse du promoteur a été la suivante : à savoir, qu'il ne pouvait tout simplement pas y répondre et qu'il voulait prendre la question en délibérée. Dans les séances qui ont suivi, nous n'avons jamais obtenu de réponse.

Dans cette optique, nous réaffirmons la pertinence et la nécessité de travailler beaucoup plus en concertation et en partenariat avec le MTQ (soit MRC/CLD/MTQ) et le CLD offre sa pleine collaboration pour tout sujet d'intérêt régional.

5. LA PLATEFORME LOGISTIQUE INTERMODALE DE ROUSSILLON : UN OUTIL INCONTOURNABLE POUR L'ÉCONOMIE DE LA RÉGION

5.1 SOMMAIRE DU PROJET

- Développement d'un parc industriel spécialisé en haute technologie logistique et transport intermodal, à l'angle de A-30 et A-15;
- Centre intégré de services ;
- Centre de contrôle et de gestion inhérent à la chaîne d'approvisionnement et à la circulation des produits vers les usagers et les marchés (intérieurs et extérieurs);
- Gestion optimale et à moindre coût;
- Plateforme de support aux exportations de produits bioalimentaires et manufacturiers;
- Projet moderne et structurant qui nécessite des partenariats entre la région, les gouvernements, les élites municipales, les entreprises, les organismes de développement, les services spécialisés et le secteur bioalimentaire;

5.2 PERTINENCE ET OBJECTIFS DU PROJET

- En regard à la mondialisation des marchés et dans un contexte international de concurrence accrue, chaque entreprise doit se concentrer sur ses activités premières et diminuer ses coûts.
Notamment :
 - Coût de gestion d'ensemble de ses activités, incluant l'intégration de ses produits dans de nouveaux marchés, réglementations à suivre, besoin de services spécialisés, etc.;
 - Coût de transport, manutention, entreposage des produits (coût élevé du pétrole, etc.);
 - Coût de gestion des inventaires selon la philosophie d'affaire « just in time »;
 - Coût de services douaniers;
 - Coût relié à la sécurité et à l'assurance des produits ;
- Les coûts d'un produit lié aux frais de transport et de congestion sont de plus en plus élevés (jusqu'à 50 % du coût d'un produit en Amérique du Nord);
- Offrir du support aux entreprises bioalimentaires et manufacturières qui font de l'exportation (plus de 30 % des entreprises de Roussillon font de l'import-export);
- Supporter la croissance des entreprises de Roussillon et favoriser le développement de l'industrie bioalimentaire;
- Les secteurs du transport, des logiciels et de la logistique sont de plus en plus stratégiques : le transport par camion accapare 40 % des recettes de la logistique au Canada, suivi par le transport ferroviaire avec 16 % ; deux activités où la MRC de Roussillon compte et peut jouer un rôle actif;
- L'expansion des marchés nécessite une organisation logistique très structurée et efficace;
- La plateforme viendra appuyer les besoins des milieux agricoles et ruraux de Roussillon;
- Une partie complète de la plateforme pourrait être réservée au développement du secteur bioalimentaire, selon les besoins identifiés par les représentants du secteur dans Roussillon;

5.3 POURQUOI POSITIONNER LE PROJET DANS LE ROUSSILLON

- Localisation exceptionnelle dans le pôle stratégique A-30, A-15, A-10, site le plus important au Québec en dehors de Montréal et des ponts dans le corridor commercial Montréal-Albany;
- Facilité d'accès pour le transfert des produits bioalimentaires de Roussillon vers les marchés extérieurs ;
- À proximité des grands marchés (axes nord-sud et est-ouest), soit Montréal, Ontario, États-Unis, Provinces maritimes (plusieurs dizaines de millions de consommateurs);
- Coût des terrains et taxes très compétitifs, avec possibilité d'expansion selon les besoins des industries, notamment du secteur bioalimentaire;
- Plusieurs infrastructures de transport dans la zone de Candiac peuvent servir aux besoins de l'industrie bioalimentaire (routes, rails, autoroute, ports, gare intermodale, aéroport, etc.) ;
- Près du poste douanier Lacolle, l'un des postes les plus occupés à l'est du Canada, croisée de trois chemins de fer (CP, CN, S.L.&H.), trois autoroutes, quai en eau profonde, quatre ports, deux aéroports;

5.4 SERVICES OFFERTS PAR LA PLATEFORME LOGISTIQUE INTERMODALE

- Centre d'assistance transfrontalière avancée;
- Services de dédouanement adaptés aux besoins de l'industrie bioalimentaire;
- Service intermodal rail-route;
- Services de Tri et de Conditionnement, de groupage-dégroupage, de traçabilité et de traitement de l'information, de gestion de la sécurité à la fine pointe de la technologie, de recrutement et formation;
- Accueil de tiers fournisseurs logistiques (3PL);
- Autres services selon les besoins des industries (dont Agence des Services Transfrontaliers Canada);
- Services adaptés aux besoins du secteur bioalimentaire en vue de favoriser la rentabilité des activités de ce secteur ;

5.5 RÉSULTATS ATTENDUS DU PROJET

- Faire de la MRC de Roussillon la plaque tournante des services de transport de marchandises et de support à l'industrie bioalimentaire de Roussillon ;
- Assurer une gestion optimale du transport des marchandises et des produits bioalimentaires ainsi que tous les services douaniers pertinents aux besoins des industries et commerces de Roussillon et d'ailleurs (10 000 camions/jour sur l'A-30);
- Être proactifs pour accroître la rentabilité des activités agricoles et de l'industrie bioalimentaire de Roussillon grâce à des services groupés et une stratégie concertée ;
- Placer les agriculteurs et industriels du secteur bioalimentaire au centre de la stratégie de développement du secteur bioalimentaire de Roussillon;
- Soutenir et accroître les exportations des industries des six parcs industriels de Roussillon;
- Positionner la MRC de Roussillon comme Carrefour d'entrée du Grand Montréal et Centre de services ;

- Optimiser le corridor commercial Montréal/États-Unis (avec Roussillon comme porte d'entrée) et accroître nos ventes de produits à l'étranger;
- Mettre à profit les infrastructures de transport existantes dans Roussillon et à proximité, et ce, aux services des secteurs clés de Roussillon, notamment le bioalimentaire;
- Inscrire Roussillon comme un acteur clé dans les activités de la logistique via l'intermodal;
- Des retombées économiques de plusieurs millions \$ sont estimées à court terme pour la plateforme logistique grâce aux services offerts à l'industrie bioalimentaire et l'augmentation des volumes du secteur;

6. RECOMMANDATIONS DU CLD DE ROUSSILLON

En ajout à l'ensemble de l'argumentation qui précède cette section, le CLD de Roussillon souhaite traduire sa position et ses recommandations finales en faisant ressortir les points qui lui paraissent les plus pertinents et les plus significatifs. Nous espérons que ces divers points seront pris en compte et considérés à leur juste valeur par le président et le commissaire de la Commission dans le cadre de l'analyse qui sera fait du présent mémoire.

À la lumière des échanges, des discussions et des multiples rencontres tenues avec les élus municipaux, les directions générales des municipalités de Roussillon et l'ensemble des partenaires économiques de la MRC de Roussillon sur le projet de l'A-30, tronçon Jean-Leman;

À la lumière du projet proposé par le promoteur;

À la lumière de l'étude d'impacts réalisée pour le tronçon Jean-Leman;

À la lumière des orientations régionales de la MRC et du CLD de Roussillon, de notre vision de développement, de nos priorités économiques, industrielles, commerciales et bioalimentaires, et enfin, de l'ensemble des enjeux économiques dont il faut tenir compte pour choisir un tracé optimal;

À la lumière du travail que la MRC et le CLD de Roussillon comptent faire pour assurer un rapprochement entre les représentants du milieu agricole et du milieu urbain, et compte tenu qu'une Commission bioalimentaire sera mise en place et qu'un plan d'action visant à assurer le développement de ce secteur sera élaboré et mis en œuvre au niveau de la MRC, et ce, avec les représentants de ce secteur;

À la lumière des échanges, des discussions et des réponses du promoteur et des personnes ressources qui ont émanées de la phase d'information du BAPE qui a eu lieu du 30 août au 1er septembre 2005;

À la lumière de ce que la MRC de Roussillon, ses élus municipaux, le CLD et l'ensemble des partenaires oeuvrant sur le territoire de la MRC sont en droit d'attendre d'un projet tel l'A-30 comme outil permettant d'optimiser ou de consolider la croissance économique et sociale du territoire;

À la lumière de l'envergure du projet, des coûts inhérents au parachèvement de l'A-30 en Montérégie et du partenariat à établir avec les milieux et décideurs concernés;

À la lumière du respect qu'il faut accorder aux instances décisionnelles régionales, locales et sectorielles qui sont en place dans toutes les régions du Québec, et par respect pour les Lois qui les ont créés et pour les mandats qui sont dévolus à ces instances de développement ;

À la lumière du projet du gouvernement du Québec en regard à la Loi sur le Développement durable;

Le CLD de Roussillon recommande :

- De rejeter la proposition du MTQ, soit les deux tracés qui sont proposés (projet de référence et de la variante), et ce, compte tenu que tous les décideurs, développeurs et intervenants de la MRC rejettent pour des raisons diverses mais unanimement les tracés proposés;
- D'accepter la proposition élaborée par la Ville de Candiac et adoptée par les élus municipaux de la MRC de Roussillon (incluant le CLD et ses principaux partenaires économiques ainsi que la CRÉ Ouest qui regroupe près d'une trentaine d'élus municipaux oeuvrant dans les cinq MRC de la Montérégie ouest), soit le tracé Jean-Leman-Roussillon;
- D'assurer une meilleure accessibilité à la gare de train de banlieue Candiac-Montréal via l'ajout d'un échangeur ou d'un viaduc, et ce, compte tenu de l'importance environnementale, sociale et économique qu'il convient d'accorder au transport en commun;
- De modifier les bretelles qui sont prévues à l'échangeur de l'A-15 afin qu'il gruge moins d'espace à l'intérieur de la plateforme logistique intermodale, voire même de modifier l'emplacement de cet échangeur afin qu'il respecte la planification qui a été prévue par les autorités locales et régionales dans la zone à l'étude;
- D'éviter de surcharger l'échangeur Jean-Leman qui pourrait ne pas avoir la capacité nécessaire pour assurer une réponse efficace à l'ensemble des besoins, notamment la desserte au niveau local;
- D'accroître les mesures d'atténuation des impacts environnementaux et des mesures de mitigations et de compensation, et ce, tant pour les représentants du milieu agricole et bioalimentaire que pour les représentants du milieu urbain;
- De former un comité de travail composé de représentants des municipalités de la MRC de Roussillon, du CLD et du MTQ afin d'assurer une meilleure concertation et un meilleur suivi inhérent à la réalisation de ce projet, étant entendu l'importance d'établir un partenariat MTQ/Élus municipaux/Développeurs économiques dans ce dossier;
- De consulter en tout temps les élus municipaux et les développeurs économiques de Roussillon dans le cadre de projets d'infrastructure routière et autoroutière, et ce, compte tenu que ces infrastructures ont un effet marquant et à long terme sur l'économie régionale et sur le positionnement stratégique de la MRC de Roussillon;
- De porter une attention particulière à l'étude d'impacts qui a été réalisée pour le tronçon Jean-Leman avant de prendre quelque décision que ce soit dans ce dossier et compléter au besoin cette étude par des analyses plus approfondies, étant entendu qu'elle présente sous plusieurs angles des faiblesses importantes et qu'elle ne répond pas à toutes les questions qui ont été posées par les requérants lors de la phase d'information du BAPE;

En résumé, le CLD considère que la réalisation de l'A-30 est trop importante pour ne pas cadrer avec les besoins, les enjeux et les volontés de développement stratégique du milieu. Elle se situe sur le territoire de Roussillon et fait partie intégrante de nos priorités de développement. Faire confiance aux élus municipaux, à la MRC, aux CLD et aux partenaires économiques de Roussillon est la meilleure voie à suivre et la recette gagnante. Pour nous, le choix du tracé Jean-Leman-Roussillon s'impose pour toutes les raisons évoquées dans ce mémoire et ne revendique qu'une chose : que le positionnement d'une telle infrastructure qu'est l'a-30, tronçon Jean-Leman se fasse **en tenant compte de tous les enjeux de développement économique et pas seulement des enjeux agricoles**, et que le milieu soit consulté et écouté.

C'est là une question de responsabilité publique et de respect des élus municipaux, des instances décisionnelles, des planifications qui ont été élaborées, des promoteurs de projets, des partenaires économiques et sectoriels, des citoyennes et citoyens qui vivent dans Roussillon, et enfin, du territoire de Roussillon, lequel a ses particularités, ses forces et des besoins qui lui sont propres pour assurer son plein développement sur la scène québécoise. Développer Roussillon... voilà la question à l'ordre du jour que la tenue de ces audiences publiques et le projet de parachèvement de l'A-30 suscitent pour Roussillon.

DÉVELOPPER

ROUSSILLON !

7. CONCLUSION

Dans les questions et les débats touchant la mise en place d'une infrastructure de l'importance de l'autoroute 30, il est tout de même étonnant que le gouvernement ne sache pas se mettre à l'écoute de ses plus proches collaborateurs - élus municipaux qui, comme lui, ont été dûment élus au suffrage universel.

Si gouverner c'est savoir prendre en compte les vues, planifications, besoins et consensus exprimés par le milieu, le gouvernement du Québec n'a pas trop de risque à prendre ici en considérant à sa juste valeur la volonté des élus municipaux de Roussillon ainsi que celle de l'ensemble des partenaires économiques et sociaux du territoire touché : élus et partenaires qui disent d'une seule voix « non » aux tracés du ministère des Transports du Québec (MTQ) et/ou « oui » au tracé Jean-Leman-Roussillon proposé par les instances décisionnelles de Roussillon.

À l'origine de la création des villes et des principales structures de développement et d'aménagement du territoire (tels les MRC, CLD, CMM, CCA, etc.), et des rôles et responsabilités qu'il leur confie, le gouvernement n'a pas le droit de faire fit de la position des élites locales et régionales : et ce, plus spécifiquement dans les grands dossiers qui concernent leur développement économique comme c'est le cas ici avec le parachèvement de l'autoroute 30.

Certes, le gouvernement peut prétendre que le niveau de décision dépasse la responsabilité des élus municipaux et des partenaires économiques de Roussillon et souligner qu'il agit dans l'intérêt supérieur du Québec. Toutefois, nous sommes quant à nous davantage portés à croire que dans les cas d'intérêt supérieur - et surtout même dans ces cas-là -, le gouvernement doit plus que jamais se mettre à l'écoute du milieu et prendre en compte son argumentaire et ses besoins; et non l'inverse. Trop d'intérêts sont en jeu pour agir à la légère : autrement dit, nous sommes en droit de nous demander qui le gouvernement écoute-t-il vraiment et quelles sont ses véritables motivations?

Nous demandons au gouvernement de faire preuve d'ouverture à l'égard des décideurs de Roussillon, les premiers touchés par la bretelle Jean-Leman, et de prendre le temps d'analyser l'ensemble des enjeux économiques et autres inhérents au parachèvement de l'autoroute 30. Après tout, le tracé en jeu s'étend sur une très courte distance, nous avons des arguments solides pour appuyer notre demande de tracé, et nous comptons travailler à optimiser la croissance économique du territoire de Roussillon. On peut dire que nous agissons avec responsabilité, sans faire fit des responsabilités qui sont celles des élus municipaux, responsabilités multiples touchant à la fois les besoins de qualité de vie de nos citoyens ainsi que le développement économique, sociale et l'aménagement du territoire.

Ajouter à cela que nous avons entamé un nouveau dialogue avec nos représentants ruraux et agricoles, et que nous visons avec eux le développement du plein potentiel bioalimentaire et rural de la MRC de Roussillon. Orientation prioritaire adoptée en 2004, l'enjeu agricole doit toutefois se faire en tenant compte de l'ensemble des enjeux de développement économique de la MRC Roussillon car c'est uniquement de cette manière que nous saurons travailler de concert à l'amélioration de notre réalité urbaine, rurale, industrielle, commerciale et résidentielle, et ce dans une perspective de développement durable et à long terme.

Les besoins de la population sont multiples et la concurrence internationale féroce : travailler ensemble exige des compromis mais fera en sorte de permettre à Roussillon de trouver sa place dans l'échiquier métropolitain.

Au cours des dernières décennies, le transfert de responsabilités vers les milieux municipaux ont été nombreux, ce qui a amené les élus locaux à jouer un rôle prépondérant en matière de développement économique de leurs milieux. La Ville de Candiac, par la qualité de son développement, en est une preuve tangible, ainsi que toutes les villes de la MRC de Roussillon qui présentent une qualité de vie de haut niveau, à proximité de Montréal.

Ce que les élus municipaux et autres partenaires économiques de Roussillon demandent aujourd'hui au gouvernement du Québec, c'est qu'il respecte cette nouvelle dynamique locale et régionale, qu'il tienne compte des planifications qui ont été élaborées par les divers milieux et qu'il traite cette élite locale avec respect, comme un collaborateur digne de ce nom. C'est là une façon de faire qui ne peut qu'être gagnante car elle donne à chacun (décideurs des paliers local, régional, métropolitain et national) un rôle de développeur à jouer. Et qui dit développement dit croissance. Voilà ce que nous voulons pour Roussillon.

Enfin, tous les développeurs de Roussillon - tant les élus municipaux, incluant la Ville de Saint-Constant, que les partenaires économiques, l'UPA, le Comité consultatif agricole (CCA), bref, l'ensemble des partenaires directement concernés par le parachèvement de l'autoroute 30 dans le secteur de Candiac se sont prononcés en désaccord avec la proposition de tracé du MTQ. Et l'ensemble des principaux partenaires de la MRC de Roussillon est en faveur du tracé Jean-Leman-Roussillon.

Nous voulons développer **pleinement** le territoire de Roussillon, faire jouer pleinement les forces de chacune de nos 11 villes et municipalités constituantes, tout en soutenant la croissance de nos grands secteurs d'activité économique, et saisir **pleinement** l'opportunité qu'offre l'A-30 pour nous définir comme des leaders de la zone métropolitaine et le carrefour de services et d'entrée entre Montréal et les États-Unis.

Bref, nous voulons, avec le concours de l'A-30 et avec nos plans de développement local et régional, optimiser pleinement notre croissance économique à tous les niveaux pour le bien de nos entreprises et commerces et pour la qualité de vie de nos concitoyens de Roussillon qui le méritent **pleinement**.

L'A-30 n'est pas juste un axe de transport. C'est un formidable outil de développement économique régional... et c'est ainsi que Roussillon pense son avenir.

Jocelyne Bates
Présidente du CLD de Roussillon
Préfète de la MRC de Roussillon