

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. FRANÇOIS LAFOND, président
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE PARACHÈVEMENT
DE L'AUTOROUTE 30
ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN
À CANDIAC ET À SAINT-PHILIPPE**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 28 septembre 2005, 19 h
Musée ferroviaire canadien
110, rue Saint-Pierre
Saint-Constant

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 28 SEPTEMBRE 2005	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
ANDRÉ LEMIEUX, SYLVIE BOURASSA.....	2
NATHALIE LAMOUREUX.....	3
MAUREEN NICHOLSON	8
NICOLE MAJOR.....	10
COMITÉ DE CITOYENS ET CITOYENNES	
VIVIANE CORRIVEAU, CHRISTIAN NANTEL.....	10
PARTI QUÉBÉCOIS DE LA CIRCONSCRIPTION DE LA PRAIRIE	
ÉRIC CARDINAL.....	18
REPRISE DE LA SÉANCE	23
MRC DE ROUSSILLON	
JOCELYNE BATES, PIERRE LARGY.....	23
VILLE DE CANDIAC	
ANDRÉ CÔTÉ, MARIE DUPONT, SERGE DROUIN, ANDRÉ BRODEUR.....	30
CLD DE ROUSSILLON	
GINETTE LAURENCELLE, YVES ROUX	45
DROIT DE RECTIFICATION :	
PAUL-ANDRÉ FOURNIER, MTQ	54

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir ! Bienvenue à cette quatrième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe par le ministère des Transports.

10 Avant de débiter la présentation des mémoires, je désire vous rappeler les règles de déroulement pour cette séance. La commission est ici pour vous entendre et pour recevoir vos opinions. L'ordre d'inscription déjà établi détermine l'ordre d'invitation à venir présenter son mémoire. La commission a prévu environ une quinzaine de minutes pour chaque présentation de mémoire. Je vous demanderais de synthétiser votre présentation si vous avez un mémoire qui est
15 très long, afin de respecter les temps requis. Je compte sur votre collaboration afin que le temps disponible puisse être réparti équitablement entre tous les participants.

À la fin de chaque présentation, mon collègue et moi pourrons au besoin vous interroger si nous jugeons que certains éléments de votre présentation doivent être éclaircis. Si nous vous
20 questionnons, soyez à l'aise de nous répondre au meilleur de vos connaissances.

En ce qui concerne les règlements élémentaires de la procédure, j'insiste pour que tout se fasse dans un climat serein et que chacun respecte ceux qui viennent présenter leur mémoire.

25 La procédure du BAPE prévoit que les participants, comme le public, peuvent, le cas échéant, se prévaloir d'un droit à la rectification des faits à la fin de la séance. Cette rectification des faits n'est pas un débat d'opinion. Ça consiste plutôt à préciser ou à rectifier des faits ou des informations qui ont été utilisées ou qui ont servi d'appui à la présentation d'un ou de plusieurs participants et qui n'apparaissent pas exacts. Pour vous prévaloir de votre
30 droit de rectification, vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle auprès de monsieur Jean-Sébastien Fillion.

Avant de débiter cette présentation, je vous informe que nous apprécions recevoir les impressions du public qui participe aux séances d'une commission. À cette fin, nous avons les
35 formulaires qui vous permettent de nous faire part de votre degré de satisfaction vis-à-vis de nos services. Ces formulaires et crayons sont disponibles à l'arrière de la salle.

Nous allons débiter la présentation des mémoires. J'inviterais à l'avant, madame
40 Nathalie Lamoureux. Madame Lamoureux n'est pas là ?

Monsieur André Lemieux, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Lemieux !

M. ANDRÉ LEMIEUX :

45 Bonsoir !

LE PRÉSIDENT :

50 Bonsoir, madame Bourassa !

M. ANDRÉ LEMIEUX :

55 J'ai demandé à madame Bourassa de lire pour moi, parce que je suis un peu trop nerveux.

LE PRÉSIDENT :

Il n'y a aucun problème, monsieur Lemieux.

60 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

Bonsoir !

L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DU MÉMOIRE.

65 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Bourassa. Avez-vous quelque chose à rajouter, monsieur Lemieux ?

70 **M. ANDRÉ LEMIEUX :**

Pardon ?

LE PRÉSIDENT :

75 Est-ce que vous avez quelque chose à rajouter ?

M. ANDRÉ LEMIEUX :

80 Non. Si vous avez des questions.

LE PRÉSIDENT :

Je n'ai pas de question.

85 **M. ANDRÉ LEMIEUX :**

Merci beaucoup.

90 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur.

Madame Nathalie Lamoureux, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Lamoureux !

95 **Mme NATHALIE LAMOUREUX :**

Bonsoir ! Je vais lire la lettre.

100 **LE PRÉSIDENT :**

On vous écoute.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

105 **L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

LE PRÉSIDENT :

110 Merci, madame Lamoureux. Si vous voulez attendre, j'aurais quelques questions pour vous.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

Oui.

115

LE PRÉSIDENT :

Ne soyez pas si pressée. Madame Lamoureux, on sait que peu importe le tracé, soit que ce soit celui du ministère des Transports ou la variante ou encore le tracé de la Ville de Candiac...

120

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

Oui.

125 **LE PRÉSIDENT :**

... tous les tracés passent sur vos terres. C'est ça ?

130 **Mme NATHALIE LAMOUREUX :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

135 Ou enfin une partie de vos terres.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

140 C'est certain que pour nous autres, s'ils passent sur la 132, ça serait l'idéal, mais ça ne nous est pas proposé. Ils nous ont dit que ça passait en zone agricole puis qu'il fallait travailler avec ceux-là qui étaient déjà là. Donc, on essaie de le placer à la meilleure place. Sauf que c'est sûr que si c'est sur la 132, ça serait l'endroit idéal.

LE PRÉSIDENT :

145 Quelle serait la superficie minimale en termes de terres agricoles nécessaire pour la pratique rentable de l'agriculture ? Est-ce que vous pouvez l'évaluer ?

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

150 C'est difficile à dire comme ça. C'est sûr que géométriquement, il faudrait vérifier, parce qu'il y a des courbes aussi à respecter, puis il y a la largeur de la machinerie, puis tout ça. C'est sûr que ça prendrait... c'est difficile à calculer de même en superficie. Il faudrait que je vous revienne avec ça. Si vous voulez des précisions, je peux vous contacter puis je vais vous donner des précisions.

LE PRÉSIDENT :

160 Oui. Peut-être faire le suivi avec madame Poliquin à l'arrière, de la commission. Elle va vous donner le numéro de téléphone pour la rejoindre ou encore l'adresse Internet du BAPE.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

165 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

170 Et, à ce moment-là, vous pourriez nous donner ça. Dans votre mémoire, vous indiquez que vous envisagez un important projet agricole au nord de la future autoroute, lequel projet consiste en un centre de jardinage pour la production de fleurs en serre et d'arbustes. Ce projet nécessite la construction d'un entrepôt et d'un complexe de serres.

175 Afin d'éclairer la commission, est-ce que vous pourriez nous dire l'emplacement qui serait retenu, à ce moment-là ? Mettons, lorsqu'on arrive par le boulevard Jean-Leman, on tourne chez monsieur Lemieux, puis là on prend le rang Saint-André et je pense que vos terres débutent à cet endroit-là.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

180 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

185 C'est situé immédiatement.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

Il serait normalement situé en bas du chemin de fer, puis après monsieur Lemieux.

190 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, entre le chemin de fer et monsieur Lemieux.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

195 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

200 Encore une fois, savez-vous quelle superficie ça pourrait requérir tout ça ?

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

205 C'est sûr que les plantations, ça dépend. Des arbres, ça prend plusieurs années à...

LE PRÉSIDENT :

À croître.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

210

... à croître. Ça prend assez grand pour plusieurs variétés d'arbres, puis certaines variétés de vivaces aussi. La plupart vont être produites en serre, les annuelles aussi, mais les arbres surtout. Ça fait que ça dépend combien de variétés qu'on décide de faire aussi. Mais ça prendrait plusieurs arpents. T'sais, il y a sur la longueur, mais pour la largeur, parce qu'il y a la

215

largeur aussi à respecter, qui serait quand même... Puis ça prend l'espace aussi des entreposages, des stationnements, de l'équipement aussi.

LE PRÉSIDENT :

220

Toutes vos serres seraient installées là, finalement.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

225

Installées sur place. Le produit serait vendu là exactement où ce qu'il est produit, finalement.

LE PRÉSIDENT :

230

Est-ce que le tracé qui est préconisé par le ministère des Transports pourrait affecter ce projet-là ?

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

235

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Oui ? Parce que vous n'auriez pas assez d'espace, à ce moment-là ?

240

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

Premièrement, il coupe le chemin Saint-André. En partant, le projet n'aura pas lieu s'ils coupent le chemin Saint-André.

245

LE PRÉSIDENT :

En tout cas, le ministère, hier, c'est parce que hier soir, monsieur Fournier a mentionné que ça pourrait être envisageable de construire un viaduc au-dessus. Donc, à ce moment-là, ça pourrait être satisfaisant pour votre entreprise, s'il y avait un viaduc. Donc, le chemin ne serait pas coupé, à ce moment-là. Vous auriez toujours accès au rang Saint-André et à Jean-

250

Leman, sans aucun problème.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

255 C'est sûr que s'ils ne coupent pas, c'est déjà de beaucoup. Le projet, c'est certain, les sorties, je ne sais pas s'il y a des sorties de prévues. Est-ce que les sorties sont prévues à Jean-Leman ?

LE PRÉSIDENT :

260 Ça serait le même échangeur.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

265 Le même échangeur.

LE PRÉSIDENT :

270 Le même échangeur qui existe présentement.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

Idéalement, un viaduc, c'est...

275 **LE PRÉSIDENT :**

Dans votre réalisation, est-ce que vous avez à l'heure actuelle, parce que vous envisagez ce projet-là, à l'heure actuelle, est-ce que vous avez un échéancier de réalisation de ce projet ?

280 **Mme NATHALIE LAMOUREUX :**

Pas définitivement, non.

LE PRÉSIDENT :

285 Donc, à l'heure actuelle, il n'y a pas beaucoup de démarches qui ont été entreprises ?

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

290 C'est certain qu'on n'investira pas à part que dans l'idée du projet, d'investir des sommes importantes avant de savoir si on va pas se faire...

LE PRÉSIDENT :

295 Oui, je vous comprends. En fait, si vous pouviez peut-être nous donner les informations, à savoir quelle superficie de terrain, plus le nombre de serres et etc., en fait, tout le fonctionnement nécessaire à cette exploitation, finalement.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

300 Les superficies. Je ne suis pas la spécialiste des superficies. Je vais en discuter avec les autres, puis je vais vous revenir avec les grandeurs que ça prendrait idéalement.

LE PRÉSIDENT :

305 Ça serait excellent, madame Lamoureux. Je vous remercie beaucoup.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

310 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Au revoir !
315 Madame Maureen Nicholson, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Nicholson !

Mme MAUREEN NICHOLSON :

320 Bonsoir ! Je ne savais pas exactement c'était quoi le mémoire, mais j'ai répondu aux questions qu'il y avait sur le dos de la petite pancarte verte.

LE PRÉSIDENT :

325 Oui.

Mme MAUREEN NICHOLSON :

Ça fait que je vais dire mes questions et répondre.

LE PRÉSIDENT :

330 D'accord. On vous écoute.

Mme MAUREEN NICHOLSON :

335 **L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

LE PRÉSIDENT :

340 J'aurais juste une petite question, madame Nicholson. Ça m'intrigue un peu, parce que là vous parlez des chevreuils à l'est de l'autoroute 15. Est-ce que ce sont les chevreuils qui... à l'est de l'autoroute 15 mais, plus précisément, vous parlez à côté de l'échangeur Jean-Leman. C'est ça ?

Mme MAUREEN NICHOLSON :

345 Où ils veulent le passer. On les voit traverser la 15, ils passent dans le petit boisé chez Goodfellow, ils traversent le champ, puis...

LE PRÉSIDENT :

350 En fait, je pense qu'ils proviennent plus du boisé qui est situé près de la pesée du ministère des Transports.

Mme MAUREEN NICHOLSON :

355 Mais c'est tout ce secteur-là. On les voit souvent.

LE PRÉSIDENT :

360 Parfait.

Mme MAUREEN NICHOLSON :

365 Juste les chevreuils ?

LE PRÉSIDENT :

C'est pas plus que ça. Je vous remercie, madame Nicholson.

370 **Mme MAUREEN NICHOLSON :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

375

Madame Nicole Major, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Major !

Mme NICOLE MAJOR :

380

Bonsoir !

L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.

385

Zéro est la note que j'attribue au promoteur de ce tronçon Jean-Leman. Je l'attribuerais à 100 % au projet de la 30 sur la 132, bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

390

Je vous remercie, madame Major.

Monsieur Dériger ?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

395

C'est très clair.

LE PRÉSIDENT :

Votre position est claire.

400

Mme NICOLE MAJOR :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

405

Bienvenue !

Madame Pierrette Hélie, s'il vous plaît. Madame Monique Payeur.

Madame Viviane Corriveau et monsieur Christian Nantel. Bonsoir, madame Corriveau !

410

Mme VIVIANE CORRIVEAU :

Bonsoir, monsieur ! Monsieur Nantel se joindra à moi parce que c'est notre recherchiste en environnement.

415 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

420 **Mme VIVIANE CORRIVEAU :**

Alors, je vais commencer tout de suite parce que le temps nous est limité et je vais essayer de résumer mon mémoire le plus possible.

425 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

430 **Mme VIVIANE CORRIVEAU :**

Je vais commencer par vous présenter notre comité.

L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.

435 **Début de la phrase à la page 1 : «Le Comité de citoyens(nes) [...]**

Fin de la phrase à la page 2 : [...] signatures d'appui de la population.»

440 Lors d'une cueillette de signatures à l'intérieur de deux semaines en pleine vacances de la construction où nous avons reçu un appui massif révélateur de plus de 8 000 signatures. Que ce soit par une manifestation d'appui dans les rues de Saint-Constant, alors qu'une manifestation avait été organisée par les agriculteurs et les citadins, et où plus de 1 000 personnes se sont déplacées pour venir dire haut et fort qu'on désirait l'autoroute 30 sur la 132. Que ce soit la soirée d'information de 2003 à Candiac où la grande majorité des 600 personnes présentes étaient des gens contre le tracé sud. Et ils l'ont dit très fort aussi. Que ce soit par les questionnaires que le MTQ avait demandé que l'on remplisse lors de cette soirée-là, qui devaient être remis cette

445 soirée-là et pour lesquels ils en avaient reçu au-delà de 1 000, on peut vous dire que 800 des 1 000 avaient été remplis par des gens qui ne voulaient pas d'autoroute 30 au sud, mais sur la 132.

450 En 2003, nous avons demandé des audiences publiques par 40 citoyens qui en avaient fait la demande et ça a été refusé. Et en 2005, plus de 150 de nos sympathisants ont fait une demande d'audience publique à laquelle nous sommes présents ce soir.

455 Dernièrement, il y a même que 10 jours, il y a eu une activité portes ouvertes de l'UPA chez un agriculteur qui est un de ceux qui risque de perdre sa ferme et ses terres, une grosse partie de ses terres qui lui ont été transmises depuis 5 générations, et une pétition a circulé dans les diverses fermes de portes ouvertes, leur activité, et nous avons recueilli, en l'espace de 5

heures, 3 500 signatures des gens qui ne veulent pas qu'on construise dans les terres agricoles une autoroute.

460 Nous avons fait parvenir aux citoyens des villes des dépliants dont je vous ai remis des annexes, vous avez tout ça en main, je crois.

LE PRÉSIDENT :

465 En fait, ça a été déposé à madame Poliquin, mais on va en prendre connaissance.

Mme VIVIANE CORRIVEAU :

Parfait, monsieur.

470 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Mme VIVIANE CORRIVEAU :

475 Nous avons remis des lettres ou envoyé des lettres aux ministres, aux présidents d'associations, de syndicats, de chambres de commerce, aux médias d'information dont vous trouverez copie aussi en annexe, que ce soit le premier ministre, le ministre des Transports, le ministre du Développement durable, de l'Agriculture, de la Santé, des Finances, du Transport
480 fédéral, de la Chambre de commerce de la Rive-Sud et du CRÉ Montérégie.

Comme vous le savez, nous avons une liste d'appuis qui est quand même importante pour le passage de l'autoroute 30 sur la 132. Entre autres, la Coalition nationale dans laquelle nous sommes inscrits, qui a fait de l'autoroute 30 au nord le symbole de la protection des terres
485 agricoles. Et je désire rappeler que la Coalition nationale inclut l'Union des producteurs agricoles de tout le Québec, l'Association professionnelle des chauffeurs de camion, la Coop des camionneurs, la Fédération, la FTQ, la CSN, la CSQ, la Coopérative fédérée de Québec, la Fondation québécoise en environnement, l'Ordre des agronomes, l'Union québécoise pour la conservation de la nature, le Conseil régional d'environnement de Montréal, Équiterre,
490 Greenpeace. Tous ces gens ne veulent pas de l'autoroute 30 dans les terres agricoles.

En plus, il y a les organismes et les associations qui se sont prononcés en 2002 pour l'autoroute 30 sur la 132. Ce qui nous étonne beaucoup de voir des mémoires ce soir déposés par certains de ces organismes. Que l'on parle de l'Association des gens d'affaires de Roussillon qui
495 étaient d'accord avec la 131, Contacts Roussillon, CIT Roussillon, CLD Roussillon, Centre local d'emploi, MRC Roussillon, Regroupement pour le développement de la rue Saint-Pierre, Fondation Royal-Roussillon, CRDM, le Conseil régional du développement de la Montérégie, la Chambre de commerce de la Rive-Sud, le Comité interrégional de

500 l'autoroute 30 tronçon Châteauguay/vaudreuil, l'UPA et en plus de la CPTAQ qui a déposé des avis qui demandent d'utiliser l'alternative plutôt que d'aller sur les terres agricoles. Le CCA, le Comité consultatif de la MRC concernant l'agriculture.

505 Je vous dépose aussi la carte des deux tracés, ainsi que la photo aérienne qui démontre les belles terres agricoles que l'on veut détruire, ces terres qui sont classées 2, qui sont parmi les meilleures au Québec.

Je passe tout de suite au point 4 parce que je sais que mon temps est limité. J'essaie d'aller le plus vite possible, tout en étant assez compréhensible.

510 **L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

Début de la phrase à la page 5 : «4. La qualité de vie de nos concitoyens [...]

Fin de la phrase à la page 5: [...] audiences publiques du BAPE en 2002 :»

515 Et je vais résumer très rapidement. La position intermunicipale. C'est un comité qui avait été mis sur pied des 4 villes qui s'étaient mises d'accord et avaient passé une résolution pour que la 30 passe sur la 132, et on parle toujours de Candiac, Saint-Constant, Delson et Sainte-Catherine. Les conseils municipaux ont entériné la position du comité à l'effet de privilégier la construction de l'autoroute 30 sur l'axe de la 132, soit le tracé nord.

520 Et les principaux motifs qu'ils ont évoqués, c'est en matière de sécurité et de déplacement qui représente pour les citoyens une solution plus sécuritaire pour ses déplacements, puis ça représentait des gains en temps de déplacement pour l'ensemble des citoyens.

525 En matière environnementale, le projet présentait une amélioration au niveau de la qualité de l'air et du climat sonore par rapport au statu quo. En matière de développement économique, la venue de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132 favorise le développement de projets commerciaux à vocation régionale. Et en matière urbaine, la trame urbaine actuelle le long de la 132 présente des déficiences importantes en matière d'aménagement qui provoquent des répercussions sur la qualité de vie des citoyens des villes touchées. Et ça, vous voyez, ce sont les maires de la MRC qui nous disaient ça en 2002.

530 Le projet permettait aux activités riveraines d'être desservies par les voies de service de l'autoroute 30. Il y avait deux voies de chaque côté et l'autoroute 30 à quatre voies au centre. Les espaces de développement d'importance étaient tous reliés au réseau supérieur. Les accès au réseau supérieur correspondent aux principales collectrices qui permettent d'y accéder plus rapidement.

540 Maintenant, concernant la position de l'UPA Saint-Jean-Valleyfield, depuis longtemps

l'UPA se préoccupe de la localisation éventuelle de l'autoroute 30 dans leur milieu, comme nous d'ailleurs. Il est important de rappeler que la portion du projet s'intègre dans un projet plus global devant permettre le contournement de l'île de Montréal.

545 Les producteurs estiment que seul le tracé nord est de nature à répondre aux besoins de transport exprimés par la population locale et régionale, à répondre aux objectifs de desserte optimale pour la circulation locale et de transit, à réduire efficacement les impacts du projet sur le territoire agricole et l'agriculture.

550 Concernant la position de la Ville de Candiac, elle se résume un peu à ceci, malgré qu'ils veulent un tronçon Candiac. Ils disaient en 2002 :

555 *Somme toute, la Ville de Candiac est consciente des impacts engendrés par la construction d'une autoroute en milieu urbain mais privilégie tout de même le tracé nord compte tenu des améliorations actuellement consenties. Aussi, la Ville de Candiac considère que la route 132, telle qu'actuellement connue présentement, présente d'énormes déficiences qui ne feront que s'aggraver dans l'éventualité où l'autoroute projetée soit construite dans la partie sud du territoire.*

560 Je n'en dis pas plus long.

La position du CLD, le Centre local d'emplois. En mars 2002, il disait haut et fort :

565 *Le développement économique passe par la 30 sur la 132 pour quatre raisons. La route 132 est une artère commerciale et industrielle essentielle. Le tracé proposé permet le développement actuel et futur des parcs industriels. Le parachèvement amène la venue et la réalisation de projets industriels et commerciaux d'envergure, puis il favorise les échanges nationaux et internationaux.*

570 La MRC Roussillon pour sa part accepte le tracé du ministère des Transports qui prévoit construire le tronçon sur la 132, parce que :

Il s'agit de la solution de moindre impact sur le milieu et elle permet de régler les problèmes existants.

575 Elle précise que :

La route 132 constitue l'axe structurant du développement économique et commercial de la MRC Roussillon.

580 Elle mentionnait que :

Des investissements commerciaux majeurs choisissent le positionnement avantageux de la route 132, ce qui confirme le rôle de la route 132 comme axe économique régional structurant.

585

Nous avons tous ces beaux appuis en 2002.

La proposition du promoteur respecte les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire pour la grande région de Montréal.

590

Et la MRC conclut en disant que :

Elle accepte le tracé proposé par le MTQ dans l'emprise de la 132 dans le respect d'un aménagement adapté au contexte urbain du territoire.

595

Même le conseil d'administration du CLD disait – je m'excuse, c'est les gens d'affaires de Roussillon – disaient dans une résolution qu'ils donnaient leur appui unanime relativement au tracé projeté sur la 132.

600

La Chambre de commerce de la Rive-Sud, dans une lettre adressée au premier ministre, disait même de retenir l'option du tracé nord et de commencer les travaux de construction à l'automne 2003. Ils disaient qu'ils considéraient que tout ce qui devait être fait en termes d'études, de consultations et de réflexions a été fait et bien fait. Que la solution la plus appropriée de respecter les échéanciers déjà avancés et l'ensemble de l'entente conclue avec le gouvernement fédéral, soit la 30 sur la 132. Ils ne demandaient rien d'autre au ministre que de respecter la démocratie et l'autonomie locale.

605

Maintenant, je vais vous parler rapidement des préoccupations majeures des membres de notre comité concernant la localisation de Jean-Leman et de l'autoroute 30 dans les terres agricoles. Nous sommes fortement préoccupés par les retombées très négatives qu'engendrera la localisation de cette autoroute dans les terres agricoles. Nous estimons que le projet au sud contribuera de façon irréversible à la destruction de centaines d'hectares d'excellentes terres agricoles, qu'il accentuera les problèmes de fluidité et de sécurité sur la route 132, qu'il bafouera les principes principaux du projet de la Politique de développement durable et nécessitera des dépenses financières très largement supérieures pour sa réalisation au sud comparativement à la route 132.

610

615

Au niveau de la protection des terres agricoles, il devient urgent, selon le président de l'UPA, d'agir et d'envoyer un signal clair aux décideurs afin qu'ils mettent un frein au développement incohérent en zone agricole. Les terres cultivables représentent moins de 2 % du territoire québécois. Elles sont fragiles et non renouvelables. Il ne voulait pas laisser que du béton aux générations futures.

620

Le dossier de l'autoroute 30 est devenu un symbole de lutte du monde agricole et de

625 tous les gens désireux de préserver les terres agricoles au Québec. Il y a un décret qui a été
adopté en février 2003 qui autorisait pourtant la construction de l'autoroute 30 sur la 132 en
épargnant les terres agricoles. Dans ce dossier, le gouvernement ne peut ignorer les avis de la
CPTAQ qui a jugé le tracé en zone agricole inacceptable deux fois plutôt qu'une.

630 *Si le gouvernement donne son aval à ce projet qui bafoue les principes mêmes de sa
propre Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, c'est l'avenir de toute l'agriculture
pratiquée au Québec qui s'en trouvera menacée,*

635 disait monsieur Gagnon, l'ex-président de l'UPA Saint-Jean-Valleyfield. Selon un
sondage SOM réalisé pour le compte de l'UPA, 98 % des Québécois sont favorables à la
protection des terres agricoles. Les membres de notre comité sont entièrement d'accord avec les
prises de position des organismes précédemment cités.

640 Alors, je continue avec le développement durable. Notre comité est aussi sensible à la
protection d'une ressource essentielle à l'autonomie alimentaire des Québécois, c'est-à-dire les
terres agricoles. Il est aussi sensible à toute question liée à l'environnement et à sa protection.

645 Je résume. Les membres de notre comité croient que le gouvernement pour la réalisation
de l'autoroute 30 doit se comporter en citoyen responsable et respectueux de l'environnement,
des boisés, des milieux humides, des terres arables et du patrimoine. Nous désirons souligner
que ce projet en zone agricole, que ce soit le tronçon Jean-Leman ou le tracé sud – vous avez
compris qu'on est contre les deux – viendra bouleverser la qualité de vie de plusieurs milliers de
citoyens qui se sont établis dans ce secteur en croyant depuis plusieurs décennies que l'autoroute
30 passait sur la route 132.

650 Nous tenons à souligner aussi que le projet du MTQ du tracé en zone agricole, malgré les
mesures d'atténuation envisagées, ne respectera pas la qualité du milieu de vie que connaissent
actuellement les résidants du secteur autant au niveau de l'aspect visuel, sonore et de la qualité
de l'air. Cependant, nous tenons à souligner que le projet de la 30 sur la 132 prévoit plusieurs
655 mesures de réduction de bruit et de pollution en plus d'améliorer l'aspect visuel, la sécurité des
piétons, des cyclistes et des automobilistes. Et ceci, on le retrouve dans le BAPE 2002.

660 De plus, le projet de la 30 sur la 132 prévoit aussi la décontamination de plus de 17 sites
contaminés aux métaux lourds le long de cette route. Cela constitue une amélioration de la qualité
de vie des citoyens en évitant la contamination de la nappe phréatique.

665 Je vais sauter des pages pour aller plus vite. Le tracé en zone agricole qui aura
13 kilomètres doublera les émissions de GES dans l'atmosphère avec des conséquences sur la
santé des résidants futurs et actuels, parce qu'il est beaucoup plus long que celui sur la 132.

Alors, concernant les problèmes de sécurité et de fluidité, c'est une préoccupation des

670 membres de notre comité. Parce que la réalisation d'une voie de contournement de l'île de
Montréal ne permettra d'aucune façon d'améliorer la sécurité et la fluidité sur la route 132. La
problématique actuelle, même si on devait transformer la 132 en boulevard urbain, demeurera la
même. C'est l'achalandage, le niveau de sécurité pour les usagers, les piétons, les cyclistes,
les véhicules, la pollution atmosphérique, les bruits, les arrêts et les départs aux feux de
circulation, les risques générés par les utilisateurs comme le camionnage, ça va rester le même à
cause des feux de circulation. Les usagers de la route 132 font face actuellement, et ce depuis
675 plusieurs années, à des problèmes de congestion importants, à des problèmes d'accessibilité
avec différents commerces et industries, au point que prendre cette voie est extrêmement
dangereux.

680 Compte tenu que le tracé sud ne comporte aucun accès pour les villes de Delson, Sainte-
Catherine et Saint-Constant, il ne pourra être utilisé par la population environnante et accentuera
les problèmes de congestion sur la 132, puisque le gros bon sens veut qu'on emprunte le tracé le
plus court d'un point à l'autre, et l'axe de l'autoroute 30 dans les terres agricoles représente 8
kilomètres de plus que sur la 132.

685 C'est pourquoi, comme le disait une journaliste du *Reflète*, parce que je crois que vous ne
voulez pas qu'on nomme de nom, à force de vouloir éviter le trafic, plusieurs automobilistes ont
développé des raccourcis qui pénalisent d'autres gens ou qui constituent un danger. Les
municipalités de Candiac, La Prairie, Saint-Constant ont sévi à certains endroits. Je crains que
ce soit loin d'être terminé. De plus, la route 132 en boulevard urbain ou actuelle ne permettra pas
d'avoir accès à une voie rapide et sécuritaire à l'Hôpital Anna-Laberge pour les citoyens de la
690 région. Cet emplacement de l'hôpital avait déjà été choisi en fonction de la réalisation de
l'autoroute 30 sur la 132.

695 Je saute pour aller tout de suite à l'utilisation judicieuse des fonds publics. Je vais faire vite
parce que d'autres personnes vont en parler plus loin. Tout ça pour vous dire que d'après les
calculs et d'après ce qu'on a eu comme information du MTQ et du ministre Marcoux, maintenant
Després, les chiffres démontrent que ça va coûter beaucoup plus cher au sud qu'au nord, mais je
sais qu'on va nous dire que c'est le contraire.

700 Alors, je vais sauter là-dessus et j'aimerais aussi dire, je veux juste prendre un petit
temps pour dire que j'ai téléphoné moi-même au directeur général de la compagnie Lafarge qui me
dit que les chiffres que nous sortons et que vous avez vus et que tout le monde a vus dans nos
documents, quand il parle et que ça fait l'objet de discussion avec le MTQ, ça joue entre 150 et
350 M\$. Alors, on me l'a dit personnellement. On peut bien dire autre chose, mais moi, c'est ce
qu'on m'a dit.

705 **L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE**

LE PRÉSIDENT :

710 Merci, madame Corriveau. Monsieur Dériger, avez-vous des questions ?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

715 Tout est clair.

Mme VIVIANE CORRIVEAU :

 Ça va ?

720 **LE PRÉSIDENT :**

 Je pense que votre position est très claire, madame Corriveau.

Mme VIVIANE CORRIVEAU :

725 Oui, monsieur. C'est la 30 sur la 132.

LE PRÉSIDENT :

730 Je vous remercie. Monsieur Nantel, je vous remercie aussi.

Mme VIVIANE CORRIVEAU :

735 Merci, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

 Monsieur Éric Cardinal, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Cardinal !

740 **M. ÉRIC CARDINAL :**

 Bonsoir ! Bonsoir, messieurs les commissaires !

LE PRÉSIDENT :

745 On vous écoute.

M. ÉRIC CARDINAL :

750 Merci. Le Parti québécois de la circonscription de La Prairie, que je représente ce soir, je
suis vice-président de l'exécutif, donc le Parti québécois de la circonscription de La Prairie a
certainement été aux premières loges de l'évolution du projet de parachèvement de l'autoroute 30.
Nous en sommes aujourd'hui à étudier les impacts environnementaux de l'échangeur Jean-
Leman.

755 Je dois vous avouer que c'est avec un certain malaise que je m'adresse à vous, ce soir.
Pas parce que je ne suis pas à l'aise de parler en public, pas parce que je suis opposé aux
audiences publiques, tout au contraire, mon malaise est dû essentiellement parce que j'ai
l'impression d'être dans un mauvais rêve et essentiellement en raison du sujet même des
760 audiences publiques de ce soir, c'est-à-dire l'autoroute 30.

 D'abord, il est assez étrange qu'en l'espace de quelques mois, les fonctionnaires du
ministère des Transports ont pu pondre différents projets et affirmer que deux tracés constituaient
la meilleure option. Les compétents fonctionnaires du ministère des Transports m'avaient
765 convaincu que le tracé de la 30 sur la 132 était le meilleur et, à l'heure actuelle, ils ne m'ont pas
encore convaincu qu'ils avaient tort.

 Pour le Parti québécois du comté de La Prairie, l'évaluation de la question a déjà été faite.
Le tracé de la route 132 répond aux attentes de la population en matière de développement
770 routier, en améliorant une route – la 132 – qui est en train de sombrer dans un âgisme certain. Et
je vous épargne les histoires d'horreur en termes de congestion routière, pollution, bruit,
accidents, etc.

 Après plus de 30 ans d'attente, voire plus, le gouvernement du Parti québécois avait
775 signé une entente avec le gouvernement fédéral et avait enclenché le processus pour compléter
une fois pour toutes l'autoroute 30. Je vous rappelle que si le Parti québécois avait remporté les
élections, on ne serait pas ici aujourd'hui. Tout simplement parce que la 30 serait construite, finie
et qu'on roulerait dessus.

780 Mais nous avons perdu, me direz-vous. Et oui. Les libéraux ont gagné. Ils avaient
promis de modifier le tracé. Ils tiennent promesse, ajouterez-vous. D'accord. Mais quand une
promesse est mauvaise, on n'est pas obligé de la tenir. C'est d'ailleurs ce que les libéraux font à
l'égard de leur promesse irresponsable de baisser les impôts.

785 Changer le tracé du nord au sud était une mauvaise décision pour plusieurs raisons.
Pensons au coût astronomique que l'on connaît maintenant, à la dévastation du patrimoine
agricole, à l'accroissement de la pollution et j'en passe.

 Je pourrais vous entretenir pendant des heures, mais étant donné que mon temps est
790 limité, je vais me limiter à la question environnementale, car j'imagine que c'est celle qui vous

intéresse principalement.

795 Alors, parlons environnement et surtout développement durable, concept qui fait
présentement l'objet d'un projet de loi à l'Assemblée nationale du Québec. En déposant un avant-
projet de loi sur le développement durable, le ministre de l'Environnement ou le ministre du
Développement durable maintenant, a envoyé un message clair à la société québécoise. Le
développement durable sera pour l'action gouvernementale dans son ensemble une réalité
incontournable. Très bien. Ce nouveau cadre législatif instaurera au sein de l'administration
publique un cadre officiel des gouvernances pour contribuer au développement durable.

800 L'avant-projet de loi prévoit l'adoption d'une stratégie gouvernementale unique qui fixe la
vision et les objectifs gouvernementaux. Elle énonce aussi les rôles et les responsabilités des
ministères et organismes dont celui de préparer et de réaliser des mesures, des activités en
conformité à la stratégie de développement durable. Bravo !

805 Cet avant-projet de loi propose également une modification à la *Charte des droits et
libertés de la personne* pour créer un nouveau droit, soit celui de vivre dans un environnement
sain et respectueux de la biodiversité dans la mesure et suivant les normes prévues à la loi. Ce
droit s'ajoutera aux droits socioéconomiques déjà inscrits à la charte pour couvrir les grandes
810 dimensions du développement durable, soit l'environnement, la société et l'économie.

815 Nous ne pouvons qu'applaudir, si seulement ces beaux principes se transposaient
concrètement. Or, nous sommes ici en présence d'un projet de parachèvement autoroutier qui va
complètement à l'encontre des guides en matière de développement durable dont est en train de
se doter le gouvernement du Québec. Comment pouvons-nous aujourd'hui nous prononcer sur un
tracé autoroutier qui représente en termes d'option le pire scénario en ce qui concerne les impacts
environnementaux.

820 À vrai dire, la construction de ce tronçon et de l'échangeur qui est complémentaire risque
d'ici quelques mois de contrevenir à la *Loi sur le développement durable*, ni plus, ni moins.
Comment le gouvernement du Québec peut-il donner son aval à un projet de construction qui sera
ainsi illégal, lorsque l'Assemblée nationale aura adopté la nouvelle législation en matière de
développement durable ? Le Parti libéral n'entraînera certainement pas le Parti québécois sur
cette route-là.

825 Par ailleurs, un autre élément de contradiction en matière environnementale en lien avec
le choix de tracé pour le présent tronçon à l'étude est le déplacement et l'élimination d'espaces
humides. Le ministère de l'Environnement a identifié ces terres humides comme étant des
éléments essentiels au maintien de la biodiversité et comme des filtres naturels pour l'élimination
830 de certains polluants. Les espaces humides, comme vous le savez, ont un rôle des plus
important sur l'écosystème de la région. Bien que l'on ne possède pas de recensement précis

sur les espèces animales et végétales qui s'y retrouvent, le tronçon risque de bouleverser de façon permanente ces milieux.

835 Ceux-ci représentent un remarquable support de la chaîne alimentaire, puisqu'ils offrent en abondance nourriture et eau ainsi qu'une grande diversité de niches écologiques. Toutes ces espèces sont liées aux terres humides mais aussi les unes aux autres, formant ainsi un cycle de vie et un ensemble d'interactions complexes, mais vitales. Si une espèce disparaît, c'est tout le réseau trophique qui est menacé, ce qui peut mener à terme à la perte d'un écosystème entier.
840 C'est pourquoi la sauvegarde de ces habitats que sont les terres humides est essentiel à la biodiversité. Ce que reconnaît d'ailleurs le gouvernement actuel.

845 Le ministre de l'Environnement a lui-même reconnu l'importance de la sauvegarde des terres humides. Je vous rappelle que le 24 août dernier, le ministre de l'Environnement émettait deux ordonnances en vertu de l'article 114 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, l'une à Ville de Laval et l'autre à un développeur immobilier afin qu'ils procèdent à la démolition de tous les travaux exécutés illégalement dans des milieux humides situés au Domaine Islemère à Laval. Ceux-ci devront réaliser les travaux requis conformément aux exigences spécifiques dans l'ordonnance, notamment en recréant le profil du terrain.

850 On se demande donc s'il y a une certaine cohérence dans ce gouvernement. Si les terres humides méritent d'être préservées à Laval, non loin du comté du ministre Mulcair, pourquoi ne devrait-on pas les sauvegarder ici ? Est-ce que les groupes environnementaux de Laval ont un meilleur accès au ministre de l'Environnement que les citoyens du comté de La Prairie ? On voit donc bien le burlesque du tracé de l'échangeur qui est proposé. Ce projet répond essentiellement
855 à une promesse électorale, qui est non seulement mauvaise, mais qui aujourd'hui vient en contradiction avec le cadre législatif dont est en train de se doter l'Assemblée nationale.

860 Le gouvernement Charest doit choisir : ou bien, il campe réellement dans l'avant-projet de loi sur le développement durable et revoit sa décision quant au tracé de l'autoroute 30 ; ou bien, il maintient une mauvaise promesse électorale qui va à l'encontre de la philosophie même de son ministre de l'Environnement. Si c'est la deuxième option qu'il retient, je peux vous assurer qu'il rencontrera le Parti québécois sur sa route. Et je suis convaincu que lors de la prochaine
865 élection, les électeurs du comté de La Prairie rappelleront aux libéraux qu'ils n'avaient pas voté pour ça et que nous avons tous fait fausse route. Merci.

LE PRÉSIDENT :

870 Je vous remercie infiniment.

Monsieur Dériger ?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

875 Peut-être juste une précision, monsieur Cardinal. Le mémoire qu'on a reçu de monsieur Langlois, est-ce qu'il s'ajoute au vôtre ? Ou c'est un nouveau mémoire que vous nous donnez ?

M. ÉRIC CARDINAL :

880 Non. En fait, mon allocution est basée sur le mémoire qui vous a été soumis.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

885 De monsieur Langlois. Donc, il est complémentaire.

M. ÉRIC CARDINAL :

Oui, tout à fait.

890 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez quand même le déposer ?

M. ÉRIC CARDINAL :

895 Je peux, oui. Tout à fait, ça me fait plaisir de vous en déposer une copie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

900 Parfait. Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

905

M. ÉRIC CARDINAL :

Merci à vous.

910 **LE PRÉSIDENT :**

Nous allons prendre une pause d'une quinzaine de minutes et nous reviendrons par la suite.

915 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**
REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

920 La MRC de Roussillon. Bonsoir, madame Bates ! Bonsoir, monsieur Largy !

Mme JOCELYNE BATES :

925 Bonsoir, messieurs les commissaires !

M. PIERRE LARGY :

Bonsoir !

930 **Mme JOCELYNE BATES :**

Permettez-moi.

LE PRÉSIDENT :

935 Nous sommes pareils tous les deux.

Mme JOCELYNE BATES :

940 Bienvenue dans le clan. Je voudrais tout simplement vous résumer une partie du mémoire. Étant préfète de la MRC de Roussillon, je vous remercie de m'accueillir ce soir pour vous faire un retour rapide sur la position de la MRC concernant le projet du ministère des Transports du Québec à compléter l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac. Soyez rassurés, je n'ai aucunement l'intention de vous lire notre mémoire. J'ai plutôt
945 l'intention de vous résumer rapidement son contenu en trois points et en mettant l'emphasis sur certains éléments précis de notre mémoire, de façon à faire bien ressortir les nuances de notre position régionale.

Premier point : la présentation de la MRC et de son intérêt au projet. Sans revenir sur le
950 texte de notre mémoire, vous comprendrez que la MRC de Roussillon fait partie des MRC les plus peuplées du Québec et qu'elle s'inscrit dans une dynamique de la Rive-Sud, de la Montérégie Ouest et de la région métropolitaine de Montréal.

955 De plus, les lois nous reconnaissent des mandats spécifiques au niveau de l'aménagement du territoire et du développement économique régional. Vous comprendrez que le parachèvement d'une autoroute sur notre territoire représente un enjeu de très haute importance dans le cadre de ces deux mandats spécifiques que les lois nous reconnaissent.

Nous devons voir à intégrer cette infrastructure gouvernementale dans nos planifications et dans nos projets de développement.

960

Je tiens ici à vous signaler particulièrement les efforts que les élus ont faits ces dernières années pour trouver des terrains d'entente et surtout de travailler ensemble pour élaborer une vision commune du développement de notre territoire et ce, sous toutes ses facettes. Cette démarche est en réponse directe à plusieurs incitations du gouvernement pour nous encourager à travailler en concertation mais surtout pour le bien de nos communautés.

965

Le deuxième point : l'autoroute 30 et la planification régionale. Dans notre mémoire, nous avons aussi fait part de nos travaux pour mieux planifier l'aménagement de notre territoire. Nous avons mis l'emphase sur le développement de nos industries, sur la qualité de vie de nos citoyens et sur notre industrie bioalimentaire. Nous recherchons une collaboration avec tous les milieux et dans un esprit où chacun donne du sien.

970

Nous avons démontré dans notre mémoire que depuis les 20 dernières années, la MRC de Roussillon a agi de façon responsable en ce qui concerne l'utilisation judicieuse des terres, justement pour éviter de créer des pressions indues sur le milieu agricole. D'ailleurs, comme il a été cité par le représentant du ministère de l'Agriculture lors de la première partie de vos audiences publiques, la MRC de Roussillon affiche un gain, dis-je bien, un gain de 60 hectares à la zone agricole depuis les 5 dernières années. Il s'agit d'un bilan que très peu de MRC peuvent réclamer surtout dans la région de Montréal.

975

980

Nous signalons aussi dans notre mémoire que, suite au revirement gouvernemental pour construire l'autoroute 30 au sud, la MRC a fait preuve de souplesse et a accepté une décision gouvernementale ferme en cette matière. Tout comme un article de journal qui a paru récemment dans notre région et qui mentionnait :

985

La MRC dit oui à l'autoroute 30 mais pas au détriment de notre région.

Le troisième point : la position de la MRC concernant le projet du MTQ. Comme notre mémoire le précise, notre but est d'assurer le parachèvement de l'autoroute 30 aussitôt que possible. En ce sens, la MRC a fait de nombreuses tentatives pour influencer et informer le ministère des Transports de nos préoccupations par rapport à la réalisation du tronçon Jean-Leman dont il est question ici ce soir.

990

Tant la MRC que la Ville de Candiac ont demandé que le tracé respecte nos enjeux de développement, notre position n'a pas été retenue par le MTQ, car il semble que son principal défaut était son passage plus loin en zone agricole. Le MTQ nous a invités à faire part de nos préoccupations de développement dans le cadre des audiences publiques du BAPE. C'est ce que nous faisons ce soir.

995

1000 Monsieur le président, en soulevant nos préoccupations pour préserver nos enjeux de développement à court, à moyen, mais surtout à long termes, nous croyons que le projet de parachèvement de l'autoroute 30 à Candiac prévu par le MTQ peut clairement être amélioré, comme en fait foi notre mémoire.

1005 Ici, je vais vous faire part de notre désaccord avec le tracé du MTQ et notre accord avec le tracé Jean-Leman/Roussillon. La MRC est en désaccord avec le tracé proposé par le MTQ pour toutes les séries de motifs qui sont soulevés dans notre mémoire. Je ne les reprendrai pas tous ici ce soir, mais je vous rappellerai que ce tracé est totalement inacceptable pour nous, puisqu'il empêche la réalisation d'une des grandes orientations stratégiques de la MRC qui a fait
1010 consensus – consensus – dans notre milieu, soit le projet de la plate-forme logistique intermodale.

Originellement situé entièrement en zone blanche, aujourd'hui, le MTQ veut utiliser le terrain prévu pour notre projet pour passer son autoroute et faire des bretelles d'accès. Aucune mesure d'atténuation n'est proposée par le MTQ pour compenser cette perte de potentiel
1015 économique énorme pour nous. À date, j'ai cru comprendre que le MTQ ne regarde que ce qu'il voit dans les médias et il ne se soucie guère des impacts de son projet à moyen et à long termes sur les communautés affectées.

Comment puis-je concilier cette approche avec la notion du développement durable du
1020 gouvernement qui se définit comme suit, et je cite le projet de loi sur le développement durable à son article 2 :

*Un développement qui répond aux besoins 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
1025 compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.*

Notre accord avec le tracé Jean-Leman/Roussillon. La MRC de Roussillon donne son plein appui au tracé élaboré par la Ville de Candiac, tracé qu'on appelle Jean-Leman/Roussillon.
1030 La raison de notre appui est bien simple. Ce tracé répond beaucoup mieux à la notion de développement durable que le gouvernement cherche à nous faire valoir et c'est évidemment un tracé de compromis. Comme on dit, on ne peut pas faire une omelette sans casser des œufs. Alors, il y aura des impacts tant pour le milieu urbain qu'agricole, mais on cherche à préserver autant que possible les deux enjeux pour les deux milieux et on tente d'amoinrir les impacts
1035 négatifs partout où il est raisonnable de le faire.

Le tracé Jean-Leman/Roussillon a le grand avantage de, premièrement, consommer moins d'espace en zone blanche à la croisée des autoroutes 30 et 15, permettant ainsi de réaliser le projet de la plate-forme logistique intermodale et donc supporter notre développement
1040 économique.

Deuxièmement, il permet de mieux supporter le développement de la gare intermodale de l'AMT dans ce secteur.

1045 Troisièmement, il s'accompagne d'une série de mesures d'atténuation permettant de supporter une nouvelle vitalité des activités agricoles qui sont en émergence dans le secteur.

1050 Quatrièmement, le tracé Jean-Leman/Roussillon permet aussi le maintien d'un boisé et d'un étang dans le secteur, ces deux choses qui ne sont pratiquement pas protégées dans le tracé du MTQ.

Notre tracé se situe à l'intérieur du corridor d'étude que le MTQ considère acceptable pour réaliser ce projet.

1055 Alors, en conclusion, nous avons la conviction que notre mémoire présente un tracé alternatif qui est supérieur pour répondre aux besoins et aux attentes du milieu. On parle bien sûr du tracé Jean-Leman/Roussillon. Ce tracé supérieur bonifie le projet proposé par le MTQ et atteint les objectifs de transport recherchés par le ministère. Nous espérons que le BAPE jugera opportun de bien explorer les bonifications que le tracé Jean-Leman offre et que vous serez en mesure de reconnaître que le tracé Jean-Leman/Roussillon est celui qui répond le mieux à la
1060 notion du développement durable. Nous croyons qu'il s'agit d'un tracé supérieur et que, lorsque vous l'aurez étudié à fond avec le MTQ, vous partagerez notre point de vue. Merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

1065
Merci, madame Bates.
Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1070
Madame Bates, juste pour bien comprendre votre mémoire, dans les différents enjeux que la MRC a ou, en fait, orientations que la MRC a actuellement, j'aimerais comprendre lesquelles qui sont vraiment déterminantes à votre avis pour le choix du tracé. J'ai cru comprendre que la plate-forme, c'était l'élément, je pense, déterminant. Est-ce qu'il y en a d'autres ou si c'est
1075 le seul élément, la seule orientation que vous devez considérer dans votre choix ?

Mme JOCELYNE BATES :

1080
Dans notre choix, le seul élément...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est-à-dire comme élément, je dirais, discriminant, si on veut, pour faire le choix.

1085 **Mme JOCELYNE BATES :**

1090 C'est un élément qui est d'envergure lorsque quand même on parle depuis 2002 de trouver un pôle d'attraction, un pôle d'entrée pour le développement régional et lorsque l'on s'assoit à la table de la MRC, nous ne sommes pas là pour distinguer une municipalité plus qu'une autre. Alors, tout ce qu'on regarde, nous, c'est où sont les axes qui vont faire en sorte que tout le secteur Roussillon va en bénéficier.

1095 Vous comprendrez que lorsqu'on s'est attardés sur un endroit spécifique et qu'on vient le détruire plus que les trois quarts, ça devient un enjeu régional qui est majeur et dangereux de perdre. Et c'est impensable en tant que, comment je dirais bien ça, responsable du développement dans une région ou d'une municipalité, de penser qu'une infrastructure aussi majeure qu'une autoroute, qu'on sait très bien qui va être là pour les 100 prochaines années, ne puisse pas desservir les intérêts de la région en premier avant de desservir les intérêts régionaux de Montréal.

1100

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1105 Mais parmi, par exemple, les projets qui sont présentés dans le plan stratégique de la Ville de Candiac, est-ce qu'il y a d'autres projets qui sont de caractère régional, si on veut. On parle de la plate-forme.

Mme JOCELYNE BATES :

1110 Il y a la plate-forme, il y a la gare intermodale qui est quand même régionale et qui va desservir une partie de la municipalité de Saint-Philippe qui, avec le tracé Jean-Leman permet l'accès à la gare intermodale. On est en train de développer un système de transport en commun, ça fait partie de l'ensemble. Et je ne vous cacherai pas que le projet de la Ville de Candiac a quand même beaucoup d'impacts au niveau de l'emploi, au niveau de l'économie qui va venir s'implanter dans le secteur. Vous savez, ces retombées-là n'arrêtent pas à la limite de la municipalité. Ça va au-delà. Et lorsqu'on nous présente un projet semblable, ça serait de se fermer les yeux de ne pas voir à le développer.

1115

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1120 Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1125 Madame Bates, à la page 18 de votre mémoire, en référence, il y a un document qui s'intitule : *Roussillon porte d'entrée pôle économique de Montréal métropolitain*. Est-ce que ça serait possible que ce document-là soit déposé à la commission ?

Mme JOCELYNE BATES :

1130 Mais certainement.

LE PRÉSIDENT :

1135 Page 18, monsieur Largy, en bas. Et à la page...

M. PIERRE LARGY :

Il est déjà déposé ce document-là.

1140 **LE PRÉSIDENT :**

Il est déjà déposé ?

M. PIERRE LARGY :

1145 Oui, oui. C'est l'étude CAI dont on faisait référence.

Mme JOCELYNE BATES :

1150 L'étude CAI, c'est déjà déposé, oui.

LE PRÉSIDENT :

À la page 19, c'est indiqué :

1155 *La MRC de Roussillon déplore que le processus du ministère des Transports n'ait pas tenu compte davantage des projets et aspirations de développement des divers acteurs de développement économique identifiés par son propre gouvernement, soit la MRC et le CLD de Roussillon, ainsi que de ses onze municipalités constituantes.*

1160 Est-ce à dire que le ministère n'a pas fait de consultation avec la MRC, le CLD et les municipalités relative à son tracé ?

Mme JOCELYNE BATES :

1165

Oui.

M. PIERRE LARGY :

1170

En fait, nous, on considère que le ministère nous a rencontrés pour nous informer de ses projets. Aussitôt qu'on amenait des idées, notre point de vue, poliment, on disait : *Bon, bon*. Mais ça s'est toujours limité à ça. Et c'est pour ça qu'ils sont arrivés avec leur projet de passer carrément à travers la plate-forme logistique intermodale et ruiner entièrement son potentiel.

1175

LE PRÉSIDENT :

Toujours à la page 19, en fait, on indique :

1180

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

Donc, il y a a) à quelque chose. Mais au point t), c'est indiqué :

1185

Il vient passer dans un boisé considéré comme ayant une classe de priorité de conservation «moyenne» dans le cadre d'une étude régionale réalisée en 2004 par la MRC.

Est-ce que c'est possible d'obtenir copie de cette étude-là relativement à ce boisé ?

Mme JOCELYNE BATES :

1190

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1195

Donc, vous allez en faire dépôt ?

Mme JOCELYNE BATES :

1200

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1205

Merci. Je n'ai pas d'autres questions. Je vous remercie, madame Bates, monsieur Largy.

Mme JOCELYNE BATES :

Merci bien.

1210 **LE PRÉSIDENT :**

La Ville de Candiac, je présume que c'est monsieur Côté ? Bonsoir, monsieur, madame ! Je présume que c'est vous qui avez la parole, monsieur Côté ?

1215 **M. ANDRÉ CÔTÉ :**

1220 C'est bien ça, monsieur le président. Alors, bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire ! Merci d'abord de nous permettre de s'exprimer dans le cadre du processus des audiences publiques. Je suis accompagné à ma droite par madame Marie Dupont, directrice de l'urbanisme à Candiac, monsieur Drouin, directeur général, et monsieur Brodeur, consultant.

1225 D'entrée de jeu, je ne vous présenterai pas le mémoire de façon détaillée, mais plutôt un survol des principaux argumentaires qui viennent appuyer la proposition de Candiac eu égard au tracé qui a été mis de l'avant, à savoir le tracé Jean-Leman/Roussillon.

1230 Au niveau de l'historique, je pense que tout a été dit et notre mémoire élabore quand même à cet égard plusieurs des détails nécessaires à comprendre l'enjeu. Cependant, je tiens à rappeler que si ce n'était pas de la décision gouvernementale, nous ne serions pas ici ce soir à débattre d'un tronçon autoroutier qui, jusqu'à tout récemment, n'existait pas.

1235 La Ville de Candiac, à l'origine, n'était pas en soi en désaccord avec le positionnement de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132. Jusqu'en 2003, la ville a assumé ses responsabilités en matière de planification et a développé sa vision d'aménagement de son territoire en considération du tracé de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, et ce développement, tel que vous pouvez l'apercevoir au tableau, ne touchait en rien au territoire agricole.

1240 Spécifions que le tracé Jean-Leman est né du projet de l'autoroute 30 au sud. Dans le contexte où le tracé sud est le résultat d'une décision du gouvernement du Québec, nous avons pris le parti de défendre notre position et ce, eu égard à plusieurs aspects, lesquels sont largement détaillés dans notre mémoire dont vous avez fait déjà la lecture.

1245 Maintenant que le contexte d'intervention est bien établi, nous voulons ce soir démontrer que la Ville de Candiac n'est pas en soi un promoteur assoiffé de développement sans aucune vision, puisque déjà les projets de développement existaient même avant une éventuelle décision de la 30 au sud ou d'un nécessaire chaînon pour faire en sorte qu'on relie l'actuelle 30 à la future 30 au sud.

Nous exerçons tout simplement avec tout le sérieux et la rigueur nécessaires notre rôle

1250 de planificateur et de collaborateur avec les intervenants qui sont des partenaires dans le succès du développement de la Ville de Candiac. Et à cet égard, j'aimerais rappeler qu'à plusieurs occasions, Candiac a souvent été citée, et non pas par nous-mêmes mais par des intervenants comme une ville exemplaire.

1255 On vient d'abord de parler du contexte. La vision et le projet de Candiac, nous en avons d'abord et avant tout recherché un tracé qui, dans un premier temps, permettra au gouvernement d'atteindre pleinement ses objectifs de contournement de Montréal et, dans un deuxième temps, contribuera à l'atteinte des objectifs de développement de la Ville de Candiac et de toute la région de Roussillon. Le secteur en cause, à titre de secteur de développement urbain, a fait l'objet
1260 d'une analyse et d'une planification pointues, et sa vision de développement est bien antérieure au projet du tronçon d'autoroute pour lequel nous sommes ici ce soir.

Il est important de mentionner que ce développement constitue premièrement un projet structurant planifié de longue date ; deuxièmement, un enjeu clé de développement économique pour Candiac et toute la région ; et, troisièmement, la poursuite de la stratégie historique de
1265 développement immobilier et urbain de notre ville.

À l'analyse du tracé proposé par le MTQ et de celui proposé par la ville, accompagnée de tous les intervenants de la région, il est sans équivoque celui que nous proposons, il est à notre avis le plus adéquat considérant les raisons suivantes.

1270 L'élément le plus important, le tracé Jean-Leman/Roussillon est le fruit d'une réflexion de tous les acteurs qui, de près ou de loin, sont affectés par le projet. Ils ont tous participé à le bonifier, et on peut citer les villes avoisinantes, les propriétaires touchés, tant ceux en zone urbaine qu'en zone agricole et les intervenants économiques dans notre région. Tous ont eu un regard sur le projet et c'est pourquoi nous pouvons affirmer haut et fort qu'il s'agit d'un projet
1275 régional en partenariat avec l'ensemble de nos intervenants.

Une contribution positive au projet de développement économique et urbain de Candiac et de la région, comme je le mentionnais précédemment, le quadrant sud-est faisait déjà l'objet
1280 d'une planification soutenue, bien avant l'annonce du projet de construction du tronçon Jean-Leman. Avant 2003, toute notre planification prenait place en zone blanche et n'affectait en rien la zone agricole. D'ailleurs, le plan d'aménagement de la zone en cause illustre bien cette situation où toutes les fonctions de développement prévu, c'est-à-dire le projet de plate-forme logistique, la zone commerciale, le site de la gare, le site d'implantation des studios de cinéma et le secteur
1285 résidentiel sont confinés à même la zone urbaine de développement, la zone blanche.

La proposition du tracé de Candiac vise non seulement à maintenir toutes les fonctions déjà planifiées mais également à intégrer les considérations régionales entérinées par la MRC et le CLD. À cet égard, le projet proposé s'avère un projet réaliste et réalisable.

1290 En quoi est-il meilleur que celui du MTQ ? Sur le plan économique, il répond aux attentes
des différents intervenants actifs du milieu économique, développeurs, ville, résidants. Il permet
de conserver le potentiel de développement déjà présent, tel qu'il existait avant que soit envisagé
le projet autoroutier du MTQ. Il préserve la possibilité de réaliser le projet de plate-forme logistique
intermodale et il permet de maintenir le niveau de qualité des projets de développement envisagés,
1295 tant résidentiel que commercial.

Sur le plan environnemental, selon les experts que nous avons consultés, la proposition
du tracé avancé par le MTQ a fait l'objet que d'une étude sommaire, tant en matière d'inventaire
floristique que faunique. Le tracé du MTQ détruit un marais et affecte grandement le boisé qui est
1300 décrit comme une friche où on retrouve une certaine flore qui pourrait contenir des milieux
humides. Nous avons également fait une caractérisation sommaire du tracé Jean-
Leman/Roussillon. Dans l'ensemble, ce tracé présente peu ou pas de contrainte
environnementale, puisqu'il passe presque entièrement sur des terres en friche et qu'il touche très
peu le milieu naturel.

1305 En plus de limiter la destruction d'un marais, d'un boisé, le tracé proposé évite la
démolition de la propriété du 99, rang Saint-André, qui est un domaine d'une grande valeur ; le
tracé s'éloigne des projets de développement qui seront en cours de réalisation lorsque l'autoroute
sera en fonction. On s'assure ainsi d'un meilleur contrôle du bruit et des poussières.

1310 En matière environnementale, je conclurai par ceci. Peu importe où on passera une route
pavée, elle aura des effets sur l'environnement mais encore faut-il que ces effets soient le moins
dommageable et aient les retombées les plus positives pour ceux qui sont directement touchés.

1315 Sur le plan de la géométrie routière, je ne suis pas un expert en matière de géométrie et
nous ne sommes pas ici pour contester l'expertise du MTQ en matière de géométrie routière.
Cependant, force est d'admettre que les choix qui ont été faits nous amènent à un certain
questionnement.

1320 Je vous mentionne que dès les premières rencontres avec les fonctionnaires du MTQ, la
Ville de Candiac a mandaté une firme d'experts pour la guider dans ses choix. Les
recommandations qui nous ont été présentées ont fait l'objet d'une analyse rigoureuse et notre
mémoire en traite très bien. Le tracé Jean-Leman/Roussillon préserve la configuration du réseau
local et cela est souhaité par tous les intervenants touchés, c'est-à-dire la Ville de Saint-Philippe,
1325 les propriétaires riverains et, bien sûr, la Ville de Candiac.

Le tracé de Candiac conserve l'intégrité de l'échangeur Jean-Leman en assurant un
maximum de capacité qui sera nécessaire avec les importants projets qui seront réalisés à cet
endroit et il permet également la possibilité d'ajouter des bretelles à la hauteur du rang Saint-
1330 André.

1335 Sur le plan des activités agricoles, nous sommes très conscients qu'il s'agit d'un enjeu très important pour les personnes ici présentes et que les audiences en cours ont permis d'y consacrer beaucoup de temps et d'énergie. Cependant, pour nous, la Ville de Candiac et nos partenaires, et uniquement en ce qui a trait au tracé ici à l'étude, il s'agit d'un des importants facteurs dans l'analyse de notre choix de tracé. À cet effet, nous y avons consacré beaucoup de temps et d'efforts pour procéder à une analyse qui soit le plus complète possible.

1340 Nous ne sommes pas du tout en accord avec le fait que le choix du tracé du MTQ par rapport au nôtre ne porte que sur ce seul facteur agricole. Nous croyons que les autres considérations présentées à notre mémoire sont tout aussi importantes.

1345 Comme je l'ai dit, nous avons analysé l'aspect agricole avec beaucoup de sérieux et comme pour les autres facteurs, nous avons appuyé notre analyse sur les expertises requises. Je n'en résumerai pas le contenu, ça a déjà été fait lors de la première partie des audiences. Cependant, on doit reconnaître qu'à sa lecture, les possibilités réelles de remise en culture sont minces pour une partie déjà en friche. Également, comme déjà mentionné par d'autres intervenants, il faudrait s'assurer que les superficies que l'on enclave soient d'une superficie suffisante pour y permettre une mise en valeur, peu importe la vocation.

1350 Nous devons nous servir des infrastructures que nous mettons en place sur le territoire pour bonifier toutes les activités, y compris les activités agricoles. En ce sens, nous sommes d'avis que le tracé Jean-Leman/Roussillon répond également à ce critère.

1355 En conclusion, en vertu des orientations ou des décisions gouvernementales face au dossier de l'autoroute 30 et ce, dans son ensemble, il nous apparaît que le tracé Jean-Leman/Roussillon constitue une solution préférable aux plans urbain et économique, au plan de l'environnement naturel et au plan de la géométrie autoroutière. La dimension agricole ne constitue pas un véritable facteur discriminant en vue de choisir le tracé ou un tracé autoroutier au sein du corridor qui est présentement à l'étude.

1360 Conséquemment, comme démontré dans notre mémoire, notre demande à la commission est à l'effet que dans le cadre des recommandations à soumettre au ministre, vous recommanderez favorablement le tracé Jean-Leman/Roussillon. Et il ne faudrait surtout pas oublier, tel que précédemment mentionné, que pour la Ville de Candiac, le besoin d'une troisième autoroute sur notre territoire n'était pas en soi une priorité, mais si nous devons la subir, il faudrait peut-être penser à écouter ce que nous avons à dire ainsi que les intervenants du milieu. Merci.

1370 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Côté. Dans un premier temps, c'est possible de déposer à la commission, peut-être en 13 copies, les trois acétates. On les a déjà ? Parfait.

M. ANDRÉ CÔTÉ :

1375

Ils sont déjà présents dans le mémoire, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1380

Est-ce que vous pourriez revenir à la première acétate ? Moi, là, c'est parce que ce matin ou après-midi, je ne sais pas, il y a quelqu'un je pense qui m'a dit qu'il y avait deux voies ferrées. Est-ce que c'est exact qu'il y a deux voies ferrées qui passent dans le secteur ?

M. SERGE DROUIN :

1385

Il y a une seule voie ferrée mais environ à la hauteur de la gare intermodale à aller à peu près jusqu'aux limites du rang Saint-André ou à peu près, il y a possibilité de faire deux voies. Je ne sais pas si c'est ça qu'il voulait dire.

LE PRÉSIDENT :

1390

Non, mais c'est parce que c'est ça, ce matin, je pense que c'est monsieur Smith ou en tout cas, après-midi, monsieur Smith, en fait, je l'ai interrogé puis moi je voulais savoir, parce qu'il y a le train de banlieue qui part de la gare intermodale qui est située là, en fait, la petite gare qu'il y a là à l'heure actuelle, puis je voulais savoir... parce qu'après ça, j'ai vu un convoi ferroviaire passer dans le rang Saint-André. Donc, je présume qu'ils utilisent la même voie ferrée.

1395

M. SERGE DROUIN :

1400

Oui, la même voie.

LE PRÉSIDENT :

1405

Il y a juste une voie. C'est parce qu'il y a quelqu'un qui nous a induit en erreur. Il a dit qu'il y avait deux voies.

M. SERGE DROUIN :

1410

Il y a une voie qu'on peut appeler ça une voie de *parking* ou une voie de stationnement, mais il y a une seule voie de circulation.

LE PRÉSIDENT :

Donc, tous les trains passent par là. Peu importe que ce soit un train de passagers ou

1415 un convoi ferroviaire. C'est ça ?

M. ANDRÉ CÔTÉ :

Exact.

1420

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Maintenant, j'aurais quelques questions. Est-ce que les développements prévus en zone blanche et en zone agricole, selon le plan stratégique de la Ville de Candiac, sont conformes à votre plan et à votre réglementation d'urbanisme en vigueur ?

1425

M. ANDRÉ CÔTÉ :

À priori, le plan de développement, on est en zone blanche et en zone agricole. C'est bien la question que vous me posiez ?

1430

LE PRÉSIDENT :

Exact.

1435

M. ANDRÉ CÔTÉ :

Le plan de développement est essentiellement en zone blanche et correspond à notre plan d'urbanisme.

1440

LE PRÉSIDENT :

Incluant le boisé qui est là, qui est pour développement résidentiel futur ?

1445

M. ANDRÉ CÔTÉ :

Le boisé n'a jamais été visé par notre plan de développement.

LE PRÉSIDENT :

1450

Bien, monsieur Côté, dans votre plan stratégique de développement, avec ce qui est indiqué, c'est très clair que le boisé, c'est indiqué : développement résidentiel futur. Ça fait que je veux savoir si ça fait partie...

1455 **M. SERGE DROUIN :**

1460 Ce qu'il faut juste mettre en perspective, c'est que ce plan-là, c'est le plan stratégique qui découle de l'autoroute 30. Donc, ce n'est pas notre plan stratégique. Notre plan stratégique de développement original, c'est celui que vous voyez à cet endroit-là. Et le plan stratégique qu'on vous représente, qui dans le fond était là, est le plan qui découle du tracé Jean-Leman. C'est sûr que la partie agricole aujourd'hui n'est pas conforme à notre schéma d'aménagement, à notre plan d'urbanisme.

1465 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1470 Donc, si on comprend bien, c'est que le plan stratégique qu'on a ici, le document DA.38 en fait, où on voit des projets en zone agricole, donc projets futurs et tout ça, donc ça, c'est si jamais le projet du ministère des Transports se réaliserait tel que prévu. C'est ça qu'on comprend ?

1475 **Mme MARIE DUPONT :**

1480 À priori, ce que monsieur Côté et monsieur Drouin ont mentionné, c'est qu'à priori, avant l'arrivée du tronçon autoroutier, toute la planification de ce secteur-là ne touchait que la zone agricole et c'est un plan qui date de l'an 2000 qui, à l'origine, avait l'air de ça. C'est celui-là. Ça, c'est un plan plus détaillé qu'on a fait avec les implantations, qu'on a ajouté les implantations commerciale, résidentielle et tout ça. Mais le plan que vous avez entre les mains, c'est effectivement un dossier stratégique qu'on a présenté au tout début du projet de la venue du tronçon autoroutier sur le tronçon sud.

1485 Donc, avec le tronçon sud, effectivement, le positionnement des différentes fonctions est un peu différent que le plan d'origine et que le plan qu'on a vu tantôt. Donc, ça, c'est le plan qui est issu de l'ajout autoroutier.

1490 Mais, initialement, ce qu'on dit, à l'origine, initialement, avant 2003, le plan de développement, c'était celui-là, puis dans le détail, c'est celui-là.

LE PRÉSIDENT :

1495 En fait, ce qu'on comprend, avant 2003, tout était dans la zone blanche.

Mme MARIE DUPONT :

Exact.

1500 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, avec le projet du ministère des Transports et si le tracé du ministère des Transports était retenu, à ce moment-là, est-ce que le plan stratégique ou encore les différentes parties se retrouveraient toutes en zone blanche ou il y en aurait une partie qui serait en zone verte.

1505

Mme MARIE DUPONT :

Avec le tracé du ministère des Transports, on ne pourrait pas contenir exactement les mêmes superficies que vous voyez apparaître là-dessus, parce que chacune des fonctions occupe une superficie donnée et donc totalise, au total, l'ensemble des fonctions totalise la superficie de la zone blanche. Donc, dès qu'on vient ajouter le tronçon de l'autoroute 30, effectivement, compte tenu de l'espace qui est prévu par soit les bretelles ou le tracé du ministère, il y a des espaces en zone blanche qui sont ainsi réduites et donc ne permettent pas de réaliser le projet tel qu'il a été accepté à l'origine. En respectant les superficies qui ont été attribuées.

1510

1515

Si on parle du commercial, on a déjà mentionné, la superficie commerciale pour un exercice de rentabilité a été évaluée dans ce cas-ci à 5.5 millions de pieds carrés. Le secteur résidentiel, pour une question de rentabilité aussi, se développe sur une superficie de 6 millions de pieds carrés et etc., etc.

1520

Donc, chacune des fonctions, compte tenu des dépenses qu'il faut générer pour réaliser ces projets-là, doivent occuper une superficie, un seuil de rentabilité dans le fond.

1525 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, à ce moment-là, la gare intermodale avant 2003 était incluse en zone blanche.

Mme MARIE DUPONT :

1530

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1535

Au nord ou au sud de la voie ferrée, à ce moment-là ?

Mme MARIE DUPONT :

1540 Elle était au sud de la voie ferrée. Mais rappelons-nous que, bon, le développement, la
planification, c'est quelque chose qui évolue. Ce plan-là, il a été fait en 2000. Donc, il y a déjà 5
ans. À l'époque, on commençait à parler de la plate-forme logistique. Donc, vous voyez dans la
partie où il y a un rond sur l'autoroute 15, c'est à cet endroit-là à peu près où on avait localisé la
gare intermodale, compte tenu évidemment de la présence de la voie ferrée et, forcément aussi,
1545 de la proximité de l'accès autoroutier qu'on prévoyait, à ce moment-là, à cet endroit-là. Et,
effectivement, elle est en zone blanche pour répondre à votre question.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger.

1550

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1555 Peut-être préciser une chose pour être certain de bien comprendre. Si on regarde, par
exemple, la plate-forme logistique. Donc, ce que vous dites, en fait, c'est qu'auparavant, toute
la superficie était en zone blanche avec les bretelles, avec tout l'échangeur qui va se faire. Pour
faire la même surface, si on veut, ou avoir la même rentabilité, ce qui va arriver, c'est qu'il va
 falloir que ce soit en zone verte. Une partie, en fait, en zone verte.

Mme MARIE DUPONT :

1560

Effectivement. L'ajout – comment je vous expliquerais ça, je voudrais être très claire – le
fait de venir ajouter dans la zone blanche les espaces requis pour la construction autoroutière, que
ce soit simplement au niveau d'un échangeur sur l'autoroute 15 ou du tronçon complet, vient
retirer forcément des espaces en zone blanche. Parce que le ministère a tenu, pour toutes sortes
1565 de considérations que je ne commenterai pas, mais a tenu à intégrer le plus possible son
équipement en zone blanche.

1570 Donc, l'espace qui est retiré de la zone blanche, nous, pour des questions de rentabilité,
fait en sorte que quand on a revu le tracé de l'autoroute 30, on a considéré ces sols-là et ces
superficies-là, et c'est avec des objectifs aussi de géométrie qu'on a repositionné l'autoroute et
qu'on a repositionné les autres composantes pour atteindre, dans le fond, les mêmes objectifs
qu'on avait au départ, mais qui étaient plus simples à réaliser parce que tout en zone agricole.

M. SERGE DROUIN :

1575

Pour compléter, je pense, monsieur Dériger, donner la réponse, c'est qu'effectivement,
notre plan de développement prévoyait le développement de la plate-forme logistique. On était au
début, en 2000, 2001, 2002. Donc, on développait aussi. Et notre vision, c'est de le faire à

1580 l'intérieur de la zone blanche, donc tel que proposé. On évolue aussi là-dedans. Donc, la plate-
forme logistique, on apprend des choses, on évolue. Il y a des contraintes. Donc, ce qu'on
essaie de faire maintenant par notre projet, c'est de le réintégrer dans le concept du tronçon Jean-
Leman. Donc, c'est dans ce contexte-là.

1585 Maintenant, au niveau légal, au niveau réglementaire, c'est sûr qu'on reste toujours en
zone agricole pour la partie qui est en zone agricole. Donc, à moyen et long termes, il y aura des
actions à prendre, s'il y a des actions à prendre, ou ça restera agricole. Donc, au niveau
réglementaire, ça ne change rien.

LE PRÉSIDENT :

1590 Combien d'hectares sont requis pour les différents projets ? Mais vous n'êtes pas obligés
de me donner la réponse ce soir si vous ne la savez pas. Je pense que juste à répondre par la
suite, demain ou après-demain, au niveau du développement commercial qui est prévu dans
l'axe de la 15 et de la 30.

1595

Mme MARIE DUPONT :

La superficie commerciale ?

1600 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, c'est-à-dire, pour ce développement commercial là, combien d'hectares sont requis
pour réaliser le projet comme tel de développement commercial ?

1605 **Mme MARIE DUPONT :**

Je peux vous le donner en pieds carrés. En hectares, j'ai un peu de misère.

LE PRÉSIDENT :

1610

D'accord. Allez-y en pieds carrés.

Mme MARIE DUPONT :

1615 Je suis de la vieille école. 5.5 millions de pieds carrés.

LE PRÉSIDENT :

1620

Et pour le secteur industriel de prestige ?

Mme MARIE DUPONT :

1625 Le secteur industriel de prestige, on a pour les studios de cinéma 1.5 million de pieds carrés. On a pour la plate-forme logistique 4 millions de pieds carrés. Pour le secteur résidentiel, on parle de pratiquement 6 millions de pieds carrés.

M. SERGE DROUIN :

1630 Vous l'avez à la page 9 du mémoire.

LE PRÉSIDENT :

C'est beau.

1635 **Mme MARIE DUPONT :**

1640 Et la superficie pour la garde intermodale, elle est indiquée au plan ou enfin sur tous les plans, je dirais, à titre indicatif parce qu'on n'a pas déterminé encore la grandeur des stationnements incitatifs ou ces choses-là. Actuellement, on est en projet préliminaire, si on veut, temporaire. Mais ce que vous voyez sur les plans évidemment, c'est plus une image qu'on a voulu identifier qu'une superficie. Parce qu'on sait qu'une gare intermodale peut avoir des dimensions très variables, dépendamment des différents services qui y sont offerts.

LE PRÉSIDENT :

1645 Est-ce que vous pourriez nous dire l'état d'avancement au niveau du projet de développement du mégacentre commercial, où c'en est rendu à l'heure actuelle, quelles sont les démarches qui ont été entreprises par le promoteur auprès de la municipalité ?

1650 **Mme MARIE DUPONT :**

1655 Actuellement, le promoteur est en demande de service. Donc, ça, ça veut dire qu'il veut avoir l'amenée des conduites aqueduc, égout, pour débiter la construction au printemps 2006. Puis le projet est en planification. Il y a déjà trois grands joueurs qui ont confirmé leur présence sur ce site-là. Évidemment, on ne peut pas vous dévoiler toutes ces informations-là, vous comprendrez.

LE PRÉSIDENT :

1660 On ne vous les demande pas, non plus.

Mme MARIE DUPONT :

Mais il y a d'autres projets qui sont aussi en discussion au niveau commercial.

1665

LE PRÉSIDENT :

Et au niveau du développement résidentiel.

1670

Mme MARIE DUPONT :

Au niveau du développement résidentiel, je dirais que c'est un petit peu plus avancé, dans la mesure où les études environnementales sont faites, les plans d'infrastructures sont déposés au ministère de l'Environnement pour obtenir, dans le jargon, les autorisations, les certificats d'autorisation selon l'article 32.

1675

LE PRÉSIDENT :

En vertu de l'article 22.

1680

Mme MARIE DUPONT :

Bien, on a 22, 22 et 32. Là, 22, on a passé cette étape-là depuis un certain temps. On est à l'étape 32, l'article 32. Donc, tous les plans sont faits, le phasage est identifié, les réglementations de zonage sont amorcées aussi pour bien préciser les différentes typologies, les différentes règles d'application dans ce secteur-là. Et il reste à... on a commencé largement les discussions sur le partage des coûts du projet. Donc, évidemment, quand on parle d'argent, ça se corse un peu, mais c'est très avancé. C'est très avancé.

1685

1690

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, si je vous parle de la plate-forme logistique, est-ce qu'il y a des démarches qui sont entreprises à l'heure actuelle ?

1695

Mme MARIE DUPONT :

Les démarches entreprises au niveau de la plate-forme logistique, ça, c'est un peu plus complexe, je dirais. C'est quelque chose qui se fait sur une période peut-être un peu plus longue. On a des entreprises qui sont grandement intéressées. Évidemment, le tout étant conséquent aussi au tracé de l'autoroute, il en va de soi. Donc, il y a plusieurs entreprises, des grosses entreprises qui ont déjà identifié clairement leurs intérêts à participer et à développer le site de l'intermodalité.

1700

1705 On a eu des échanges aussi avec les organismes gouvernementaux comme Douanes Canada ou d'autres organismes comme ça qui, évidemment, suivent le tout de très près, mais je vous dirais qu'il s'agit de mettre l'énergie dans ce dossier-là pour qu'il puisse se développer. Mais les amorces sont largement...

M. SERGE DROUIN :

1710 C'est ça. Il se fait aussi beaucoup avec la région. C'est un dossier régional. Donc, le CLD est le porteur de ballon dans ce dossier-là.

Mme MARIE DUPONT :

1715 Il y a beaucoup d'intervenants dans un dossier comme ça.

LE PRÉSIDENT :

1720 Je présume. Avez-vous des questions ?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1725 J'aurais une question concernant l'accessibilité. Dans les études – en fait, pas dans le mémoire nécessairement – mais dans les études que vous nous avez fournies, on parle beaucoup de circulation dans certains cas, et on soulève la question de l'échangeur qui serait peut-être insuffisant pour toute la circulation que le projet, autant résidentiel, commercial, va entraîner dans le secteur. Peut-être juste pour bien comprendre, dans certains plans, on voit de temps en temps un échangeur qui serait situé sur l'axe de la future, en fait, autoroute 30, si
1730 jamais il y avait le projet et aussi, de temps à autre aussi un échangeur qui est sur l'autoroute 15.

Ce soir, on a vu tout à l'heure qu'il y a les deux. J'aimerais comprendre un peu. Est-ce que c'est les deux que vous avez besoin ? Un seul ? Est-ce que c'est des souhaits ? Essayez peut-être de nous préciser un peu quelle est votre demande à ce niveau-là ?

1735

Mme MARIE DUPONT :

1740 Les deux, pour être bien claire. C'est une question franche, une réponse franche. Mais pour répondre plus sérieusement, écoutez, je ne peux pas vous donner tous les chiffres de circulation, les déplacements, les origines-destinations. Je n'ai pas cette expertise-là. On a des gens...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1745 Je pense que monsieur Drouin veut...

M. SERGE DROUIN :

1750 Oui, c'est ça, dans le fond compléter. C'est qu'on a beaucoup de discussions pour donner accès. Je pense que l'étude le démontre. Je pense que les deux échangeurs pourraient être fort utiles et notre mémoire en traite qu'ils ont des particularités qui pourraient être complémentaires. Cependant, on est réalistes aussi. Dans un si court périmètre, d'avoir autant d'échangeurs, ce serait probablement aléatoire aussi. Donc, dans le fond, c'est de poursuivre les discussions.

1755 Notre argumentation au niveau du tracé Jean-Leman, c'est de dire que dans le fond, le tracé, notre tracé permet de le faire. Donc, permet, contrairement au tracé proposé par le MTQ qui, lui, dans le fond rejette et en crée l'impossibilité. Donc, on n'aurait plus de discussion possible sur un échangeur potentiel à construire, il ne serait pas possible de le construire.

1760 Mais c'est sûr qu'on a des discussions et, comme monsieur Fournier l'a dit aux premières audiences, on est en discussion avec eux pour donner accès, un deuxième accès, comme l'étude de circulation démontre le besoin d'un deuxième accès au quadrant sud-est.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1765 C'est quoi l'état des discussions actuellement avec le ministère à ce sujet-là, par rapport à l'échangeur sur l'autoroute 15, là.

M. SERGE DROUIN :

1770 C'est ça, par rapport à l'échangeur sur l'autoroute 15.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1775 Mais c'est quoi l'état des discussions ? Est-ce que ça avance ? Est-ce que c'est au point mort ?

M. SERGE DROUIN :

1780 Non, non. Ça avance.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1785 Ça avance.

M. SERGE DROUIN :

On a des discussions régulièrement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1790

Ça avance pour avoir un échangeur ou non ?

M. SERGE DROUIN :

1795

Oui, oui, oui, j'espère.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1800

Merci.

LE PRÉSIDENT :

À la page 13 de votre mémoire, il est dit que :

1805

... la fonction résidentielle est particulièrement affectée par les nuisances associées à la présence des voies autoroutières.

C'est d'ailleurs une des raisons qui vous font rejeter le tracé du MTQ. Qu'en est-il du secteur que vous avez prévu le long de votre propre tracé pour le développement résidentiel à long terme ? Avez-vous prévu des mesures d'atténuation pour les résidences de ce futur secteur ?

1810

M. SERGE DROUIN :

Dans le fond, il n'y a rien de prévu parce qu'il n'y a pas de... parlez-vous du projet de l'autoroute 30 par rapport à notre tracé ?

1815

LE PRÉSIDENT :

En fait, ce n'est pas le projet de l'autoroute 30. C'est votre tracé qui passe finalement dans le secteur résidentiel qu'on retrouve ici, le secteur à long terme. Parce que le tracé va passer très près. Et, donc, à ce moment-là, si vous développez, si jamais ce boisé-là qui est un boisé aujourd'hui que vous voulez... à moins que je me trompe mais c'est marqué vocation résidentielle long terme, et lorsque ça arrivera, qu'est-ce que vous allez faire ? Parce que je pense qu'il y a une espèce de contradiction là entre vous rejetez celui du MTQ parce qu'il passe trop proche, puis là vous faites la même chose.

1820

1825

M. SERGE DROUIN :

Je vous dirais bien honnêtement et c'est bien indiqué, c'est du très long terme. Donc,

1830 on n'a pas du tout, mais pas du tout penché sur cette vocation, à savoir qu'est-ce qu'on ferait de
cette bande de terrain là. Et si ma mémoire est fidèle, c'est à la demande, il y avait une demande
pour dire de déterminer une vocation à long terme de ce site-là, mais on ne s'est jamais penchés
sur cette question-là.

1835 **Mme MARIE DUPONT :**

Mais il n'y a pas de projet – simplement pour compléter – il n'y a pas de projet d'aucune
manière. Et, en plus, sur la carte que vous avez entre les mains, vous voyez bien qu'on identifie
aussi la zone agricole, la limite. C'est dans la zone agricole.

1840

LE PRÉSIDENT :

Exact.

1845 **Mme MARIE DUPONT :**

Donc, on n'a pas enlevé la vocation de la zone agricole.

LE PRÉSIDENT :

1850

Parfait. Je vous remercie. Puis si jamais la commission a d'autres questions, on vous les
fera parvenir par écrit. Merci, monsieur Drouin, monsieur Côté, madame Dupont et monsieur.
Merci.

1855

Madame Ginette Laurencelle, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Laurencelle !

Mme GINETTE LAURENCELLE :

1860 Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire, mesdames ! Je voudrais vous
présenter – je n'arrive pas toute seule ce soir – Yves Roux qui est chargé de projet au CLD,
engagé depuis le printemps dernier, pour la réalisation entre autres des orientations qui ont été
adoptées à la MRC et au CLD.

1865 Je ne vous ferai pas la lecture des 57 ou 58 pages du mémoire, mais j'ai pensé vous
parler de certaines considérations majeures qui ont joué dans le dossier. De vous parler aussi du
pourquoi du rejet, d'une façon synthétique évidemment, du tracé MTQ et pourquoi on est en
accord avec le tracé Jean-Leman/Roussillon.

1870 Si vous me le permettez, l'heure tardive m'oblige à vous lire le document, je ne l'ai pas
appris par cœur, encore une fois.

1875 Donc, des considérations majeures expliquent la position du CLD de Roussillon concernant le choix d'un tracé optimal pour le tronçon Jean-Leman. Ces considérations méritent une attention particulière et exigent d'être pleinement prises en compte. Elles ne peuvent en aucun temps et d'aucune manière être minimisées ou retirées de l'évaluation du présent dossier.

1880 C'est d'avenir économique dont on parle. C'est d'avenir de création d'emplois, d'expansion d'entreprises et de prospérité de la communauté et du territoire qui est en jeu avec le tronçon de l'autoroute 30.

1885 Vos recommandations au ministre, monsieur le président et monsieur le commissaire, sont extrêmement importantes et nous comptons sur vous pour bien saisir et soupeser l'ensemble des enjeux inhérents au parachèvement de l'autoroute 30. Il s'agit d'un des projets les plus importants du gouvernement du Québec et du MTQ. Imaginez donc à quel point il peut être important pour le Roussillon.

1890 Compte tenu de son envergure et de son coût, je ne crois pas me tromper en disant que l'autoroute 30 touche un tas d'enjeux importants que nous avons soulignés dans notre mémoire. J'en fais qu'une liste non exhaustive. Des enjeux tels que le développement économique, le développement local et régional, le développement industriel, commercial et résidentiel, l'accroissement des exportations de nos entreprises, l'industrie du transport, la qualité de vie des citoyens, les outils développements et j'en passe.

1895 Bref, nous disons seulement que nous ne pouvons pas réduire ce dossier juste à une question de transport, de contournement de l'île de Montréal ou de protection de territoire agricole. C'est d'autant plus vrai qu'il s'agit d'enjeux à long terme, enjeux qui méritent d'être analysés et pondérés. L'enjeu agricole en est un certes important, mais il n'est pas le seul. L'agriculture est aujourd'hui aussi une très grande industrie. Ne l'oublions pas non plus. Une industrie qui demande elle aussi du support, des outils tels que la plate-forme logistique intermodale que l'on propose pour assurer la croissance de l'industrie bioalimentaire.

1905 Roussillon a son caractère propre, son tissu économique, ses centaines d'entreprises et ses milliers de commerces. Nous participons à l'économie du Québec et à l'économie métropolitaine, et nous continuerons de le faire, puisque notre MRC est une de celles qui aura le taux le plus élevé de croissance démographique au cours des 15 prochaines années. Roussillon figure aussi au sommet des MRC du Québec au niveau économique, au niveau des exportations et au niveau des partenaires les plus dynamiques au sein de la CMM. Ceci mérite donc d'être pris en compte, tout comme la volonté ferme des élus de Roussillon de se concerter et de prendre en charge leur développement économique.

1910 En d'autres mots, Roussillon ne peut pas se contenter avec l'autoroute 30 de servir juste de voie de contournement ou de voie de transit ou de grand transit. Pour ceux qui passent sur notre territoire et qui veulent faire des affaires avec l'Ontario, les Maritimes, Montréal ou les

1915 États-Unis, ce serait carrément irresponsable et irrespectueux de notre réalité, de nos besoins de développement, de la qualité de nos projets et de nos planifications, du dynamisme de nos villes, de nos entreprises et de nos organismes de développement économique.

1920 Ce serait de plus irrespectueux aussi parce que Roussillon participe déjà activement à l'économie québécoise et veut continuer à le faire. L'autoroute 30 est donc un formidable outil et nous voulons l'utiliser. Et nous considérons que c'est tout à fait légitime.

1925 Aucune région du Québec ne voudrait laisser passer cette opportunité ou laisser l'autoroute 30 jouer contre ses intérêts de développement. Pourquoi la MRC de Roussillon devrait-elle alors se priver de l'impact économique de l'autoroute 30 pourtant située sur son territoire ou devra-t-elle la faire à ses frais ?

1930 C'est d'autant plus vrai que le gouvernement du Québec, qui a modifié le tracé de l'autoroute 30 vers le sud, ce qui a fait en sorte d'imposer l'ajout du tronçon Jean-Leman, tronçon qui est en jeu à ces présentes audiences publiques.

1935 Ajoutons aussi que l'argument agricole qui est servi pour le tronçon Jean-Leman ne peut être retenu d'aucune manière comme seul argument puisque, en choisissant de passer l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, le gouvernement reconnaît lui-même de facto que l'enjeu agricole n'est pas le seul enjeu dont on doit tenir compte dans le choix du tracé. C'est un enjeu parmi les autres, important, je veux bien me faire comprendre, il est extrêmement important, mais ce n'est pas le seul. D'ailleurs, le CLD de Roussillon et avec la MRC et ses partenaires, dont Candiac et Saint-Philippe, a pris soin d'inclure cet enjeu à son plan de développement et à ses priorités régionales comme vous avez pu constater à la lecture de notre mémoire.

1940 Soyons donc clairs. Ce que nous demandons aujourd'hui est tout à fait normal et le minimum en quelque sorte. Simplement d'être pris en compte dans les décisions qui nous touchent et d'écouter nos enjeux économiques. Toutes les MRC ou toutes les régions du Québec demanderaient la même chose.

1945 L'économie se planifie, elle ne s'improvise pas. Il faut donc travailler avec des partenaires, des villes, des entreprises qui ont une vision de planification et qui veulent développer des projets et des outils. En d'autres mots, ce n'est sûrement pas ceux qui planifient avec rigueur et qui se concertent, qui doivent être pénalisés par les décisions gouvernementales.

1950 J'aimerais maintenant vous parler plus précisément de toutes les considérations qui nous ont guidés dans notre cheminement.

Considérant que l'autoroute 30 passe par le territoire de Roussillon et qu'elle est un outil de développement.

1955 Considérant que la région attend l'autoroute 30 depuis plus de 30 ans et qu'elle en espère des retombées pour le milieu.

 Considérant tous les enjeux qui sont inhérents à ce dossier et à la nécessité de les considérer tous.

1960 Considérant la vision et les préoccupations de développement économique des élus municipaux, des partenaires économiques et des promoteurs de la MRC dans le dossier de l'autoroute 30.

1965 Considérant la Loi 34 qui donne aux élus, à la MRC, au CLD et à la CRÉ des mandats clairs de développement économique, de concertation, d'aménagement et de développement de territoire.

1970 Considérant la volonté de décentralisation et de régionalisation du gouvernement du Québec vers les instances municipales, et ce, en raison de la notion d'imputabilité des élus.

 Considérant la stratégie de développement économique industriel, commercial et bioalimentaire du CLD et de la MRC de Roussillon et l'impossibilité de mener à terme cette stratégie avec la proposition du tracé du MTQ.

1975 Considérant le travail de concertation et de priorisation qui a été fait avec les élus municipaux et les partenaires sectoriels depuis quelques années, et considérant les trois grandes orientations régionales qui ont été adoptées pour assurer la croissance économique de Roussillon et une plus grande qualité de vie aux citoyens, dont le projet de plate-forme logistique intermodale.

1980 Considérant qu'à l'origine, la plate-forme logistique était située entièrement en zone blanche et que c'est suite à la décision du gouvernement du Québec de passer l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant que les élus de la MRC de Roussillon ont dû revoir le site de cette plate-forme.

1985 Considérant que le parc logistique profitera aux entreprises des six parcs industriels de Roussillon : celui de Châteauguay, de Delson, de Sainte-Catherine, évidemment de Candiac et de La Prairie, et qu'un tel parc logistique a été reconnu par le représentant du milieu agricole comme un outil très intéressant pouvant permettre d'assurer la croissance économique des industries bioalimentaires.

1990 Considérant les projets prévus dans la zone de l'étude et les retombées économiques de plusieurs dizaines de millions de dollars qui se rattachent à ces projets.

1995 Considérant la qualité des planifications locale et régionale adoptées par la MRC et la nécessité de les respecter, tout comme les instances qui les ont élaborées.

2000 Considérant l'importance de développement d'un axe commercial Montréal/New York et la pertinence de miser sur la localisation exceptionnelle de la MRC de Roussillon et de sa stratégie régionale pour y parvenir et ce, compte tenu que la MRC se trouve dans cet axe et qu'elle ne peut profiter de sa proximité avec des marchés de plusieurs dizaines de millions de consommateurs.

2005 Considérant qu'il s'agit de la plus importante décision du gouvernement du Québec encore une fois concernant la MRC de Roussillon, d'où l'intérêt que le milieu porte à ce projet et la nécessité donc que le gouvernement du Québec écoute le milieu et tienne compte de ses décisions et de sa vision.

2010 Considérant le rejet du tracé du MTQ par tous les élus municipaux de Roussillon, par l'ensemble des partenaires économiques et sociaux et par les intervenants du milieu rural, agricole et bioalimentaire. Bref, le non au tracé du MTQ est sans équivoque et entier.

2015 Considérant enfin l'importance d'établir un partenariat MTQ / élus municipaux / CLD / MRC / et partenaires économiques dans de tels dossiers et ce, pour s'assurer que le projet s'intègre aux milieux et en respecte les dynamiques de développement.

2020 En conséquence, le CLD de Roussillon rejette le tracé du MTQ, tant dans le projet de référence que la variante, et demande au BAPE de recommander au ministre le tracé Jean-Leman/Roussillon, tracé adopté par la région, car il va dans le sens de la vision de développement préconisé par les instances de développement local et régional et par les instances de développement économique. Il permet d'assurer des retombées économiques majeures pour Roussillon et la zone métropolitaine. Il supporte le développement des entreprises, lesquelles embauchent et créent de la richesse. Ce qui assure le développement économique à long terme, améliore la qualité de vie des citoyens, répond aux besoins des générations actuelle et future et va dans le sens du développement durable.

2025 Maintenant, quelques mots additionnels pour expliquer le pourquoi du rejet du tracé MTQ. Le CLD rejette le tracé du MTQ parce que nous sommes convaincus que Roussillon sortira encore une fois perdant avec le tracé, le milieu urbain, tout comme le milieu agricole.

2030 Perdant parce que le tracé du MTQ ne permet pas la réalisation de la plate-forme logistique intermodale.

2035 Perdant parce que le tracé du MTQ passe tout près d'un périmètre urbain à forte capacité de développement mais n'en tient nullement compte, ce qui causera des impacts négatifs importants et à long terme à tous les nouveaux résidents qui s'installeront dans la zone et ce qui diminuera leur qualité de vie.

Perdant parce que le tracé ne met pas en valeur le très grand potentiel de

développement économique du quadrant sud-est et du pôle stratégique de l'autoroute 30 et de l'autoroute 15.

2040

Perdant parce que le tracé du MTQ ne respecte pas nos orientations régionales, notre vision de développement, nos planifications économiques et sectorielles. Ce n'est donc pas un tracé de développement économique.

2045

Perdant parce que le tracé du MTQ s'appuie sur une vision de courte vue, si courte qu'elle ne respecte même pas les projets qui seront construits avant même que l'autoroute 30 soit mise en œuvre en 2009.

2050

Perdant parce que le tracé du MTQ brime la réalisation de nombreux projets qui ont été planifiés depuis longtemps dans la zone de l'étude, des projets de plusieurs dizaines de millions de dollars.

2055

Perdant parce que le tracé du MTQ s'appuie sur une étude d'impact qui présente plusieurs faiblesses et qui ne contient pas beaucoup de données.

2060

Perdant parce que le tracé du MTQ est, au niveau de nos parcs industriels, très négatif et décrié par le milieu. Vous avez entendu les intervenants du parc industriel entre autres de Delson.

2065

En terminant, le tracé du MTQ isole Saint-Philippe, coupe en deux Candiac, modifie la desserte locale, ne favorise pas l'intermodalité, ne met pas en valeur les infrastructures de transport existantes, ne favorise pas l'utilisation du transport en commun, risque de surcharger lourdement l'échangeur 99, prive les milieux d'accès à son propre territoire, brime notre économie locale et régionale, et exproprie une maison de plus de 2 M\$, ce qui représente, en passant, à notre avis, plus de 4 % du coût total du tronçon Jean-Leman, un coût énorme qui doit être pris en considération.

2070

Bref, c'est un tracé qui a beaucoup d'impacts négatifs dans le milieu. Voilà pourquoi on le rejette.

Pourquoi estime-t-on que le tracé Jean-Leman/Roussillon est gagnant ? Parce qu'il permet de positionner l'autoroute 30 au meilleur endroit possible et c'est essentiel car on ne pourra pas changer l'autoroute de place dans 5, 10 ou 20 ans. On se donne donc du jeu pour réaliser nos projets et pour soutenir notre vision de développement.

2075

Le tracé est gagnant parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon s'inscrit dans une vision à long terme. C'est essentiel quand on considère les coûts et la durée d'une telle infrastructure.

Gagnant, parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon ne vient pas freiner le

2080 développement économique de Roussillon en mettant un accent prépondérant et non justifié sur un seul enjeu au détriment des autres enjeux.

Gagnant parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon permet d'obtenir les retombées économiques auxquelles la région a droit.

2085 Gagnant parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon permet de rentabiliser les investissements réalisés dans le quadrant sud-est.

Gagnant parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon permet à Roussillon de mettre en œuvre sa stratégie de carrefour et de porte d'entrée de la zone métropolitaine.

2090

Gagnant parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon permet de doter la région d'un nouveau parc régional industriel logistique intermodal, jugé prioritaire et essentiel alors même que les besoins en termes de transport sont devenus très importants, stratégiques et que nos entreprises demandent ce service en ce sens.

2095

Gagnant parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon permettra de créer des centaines d'emplois durables et de qualité et de développer de nouveaux créneaux d'activités industrielles.

2100 Gagnant parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon entraînera à moyen terme des investissements majeurs de plusieurs dizaines de millions de dollars dans la région et dans la zone métropolitaine ainsi que des revenus fonciers supérieurs au coût total du projet et ce, en moins d'une génération.

2105 Gagnant parce que le tracé Jean-Leman/Roussillon permettra au CLD, à la MRC, aux organismes de développement économique et aux entreprises de mettre en œuvre leur stratégie de développement économique, industriel, commercial et bioalimentaire et de mieux se positionner économiquement.

2110 Bref, le tracé Jean-Leman/Roussillon est un tracé qui présente des retombées économiques positives majeures pour le milieu régional et pour toute la zone métropolitaine. C'est également un tracé qui s'accompagne de toute une stratégie pour soutenir le milieu agricole et la croissance des industries bioalimentaires, grâce entre autres à la plate-forme logistique intermodale et la création d'une commission bioalimentaire régionale qui a été faite récemment.

2115 Enfin, c'est un tracé qui reçoit l'appui de la CRÉ, la Conférence régionale des élus de l'Ouest compte tenu des résultats projetés, des investissements qui s'y rattachent.

En termes de conclusion, messieurs, j'aimerais conclure par quelques petites questions. À qui ou à quoi doit servir l'autoroute 30 ? Est-ce uniquement du béton ? Roussillon

2120 pèse-t-il dans la balance ? Le MTQ veut-il juste utiliser notre territoire en fonction de ses buts,
sans se préoccuper du rôle que nous pouvons jouer dans l'économie du Québec ? En quoi le
tracé que nous proposons, Jean-Leman/Roussillon, est-il moins pertinent que celui proposé par le
MTQ et ce, avec toutes les retombées qui s'y greffent et avec la volonté des décideurs du milieu
de s'y associer activement sur le plan du développement économique et du développement
2125 régional ?

Dans ce contexte, nous n'accepterons donc jamais un traitement qui ne tient pas compte
de toutes les préoccupations et enjeux que nous avons mentionnés et de la place que la MRC de
Roussillon est pleinement en droit d'assumer sur l'échiquier de la métropole et du Québec.

2130 En terminant, le dossier que vous avez entre les mains, messieurs, n'est pas juste
d'ordre national et métropolitain. Il est aussi – et c'est très important – d'ordre local et régional.
Merci de votre attention.

2135 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Laurencelle.
Monsieur Dériger.

2140 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une question, madame. Vous avez mentionné que l'étude d'impact du promoteur, du
ministère, manquait de données. Est-ce que je pourrais savoir à quel niveau, quelles sont les
données qui vous manquent ? Est-ce que c'est des données au niveau économique ? C'est à
2145 quel niveau ?

Mme GINETTE LAURENCELLE :

Entre autres.

2150 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ou c'est pour l'ensemble ?

2155 **Mme GINETTE LAURENCELLE :**

Entre autres, sur le plan économique, il nous semble qu'un des enjeux importants d'une
autoroute ou d'un tronçon, c'est en matière économique. On a parlé, oui, de problèmes
agricoles, oui, de géométrie de route, oui, de toutes sortes de choses très importantes, mais
2160 très peu au niveau du développement économique. On cite un, deux, trois quatre fois le

développement économique dans l'étude d'impact mais, à voir tous les documents qui traitent du développement économique d'une région, ne serait-ce que le rapport CAI, le rapport ce qu'on appelle dans notre langage chez nous le rapport CAI, l'étude des forces, des faiblesses et du positionnement qui a servi de base au travail colossal qui se fait depuis au moins trois ans, d'une façon officielle, bien, je trouve que le développement économique est peu présent.

2165

Oui, peut-être que les CLD et toute la nouvelle structure de prise de décision est nouvelle pour le ministère des Transports. C'est possible. Mais tant qu'à moi, c'est un élément manquant.

2170 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, c'est un élément que vous souhaiteriez avoir plus d'approfondissement.

Mme GINETTE LAURENCELLE :

2175

Tout à fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2180

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Laurencelle et monsieur Roux.

2185

Mme GINETTE LAURENCELLE :

C'est tout ?

2190 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est tout.

Mme GINETTE LAURENCELLE :

2195

Merci, messieurs.

LE PRÉSIDENT :

2200

Maintenant, le droit de rectification, monsieur Fournier, s'il vous plaît.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2205 Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire ! La majorité des rectifications que le ministère veut apporter sur ce qu'on a entendu ce soir vous seront formulées par écrit, compte tenu de l'ampleur de certains des mémoires.

2210 Cependant, il y a un certain nombre d'éléments dont je veux vous faire part publiquement. C'est juste difficile de faire le tour de tout ce qu'on a entendu. La destruction des milieux humides. Je vous rappellerais qu'il n'y a pas de milieux humides dans le trajet du tronçon Jean-Leman tel que prévu par le ministère des Transports et il n'y a pas de milieux humides significatifs dans cet environnement-là non plus. Et ça, notre étude est relativement claire là-dessus.

2215 Un commentaire sur le tracé proposé par la Ville de Candiac.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier...

2220 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Une rectification.

LE PRÉSIDENT :

2225 Rectification seulement.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2230 Je ne ferai pas de commentaire.

LE PRÉSIDENT :

2235 On veut des faits et non... exact.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2240 Alors, une rectification. S'il est exact de dire que le tracé proposé par Candiac entre probablement à peu près dans le corridor, évidemment, comme on n'a pas des plans précis, je ne peux pas vous affirmer qu'il rentre dedans, mais je pense qu'il rentre à peu près dedans, la forme de l'échangeur, elle, proposée par Candiac ne fait pas partie des plans du ministère. Cet échangeur-là est déjà en termes de plans et devis prévu par le décret 482-2004, parce que c'est

2245 le lien entre la 30 qu'on va construire et pour lequel on a une autorisation et l'autoroute 15. Et la forme d'échangeur proposée par Candiac pénalise le mouvement principal au détriment d'un mouvement secondaire et ajoute une bretelle, selon nous, tout à fait inutile et qui entre en plus davantage dans les terres agricoles.

2250 Donc, si Jean-Leman s'inscrit dans notre corridor, l'échangeur lui ne s'inscrit pas et donc tous les commentaires sur la possibilité de maintenir la plate-forme logistique en zone blanche devront être pris en compte en fonction du fait que l'échangeur proposé par Candiac n'est pas satisfaisant au sens du ministère des Transports.

Il y a eu des commentaires à l'effet que le projet...

2255 **LE PRÉSIDENT :**

Pas de commentaire, monsieur Fournier.

2260 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2265 Non, ce n'est pas un commentaire. Je reprends ce que les intervenants ont dit. Il y a eu un commentaire des intervenants à l'effet que Jean-Leman et le projet de l'autoroute 30 devait d'abord servir les intérêts régionaux. Il est important de se rappeler ce qu'on est en train de faire avec l'autoroute 30. C'est une voie de contournement de Montréal, c'est consigné dans l'entente Canada-Québec sur le prolongement de l'autoroute 30 ou le parachèvement de l'autoroute 30 et ça fait partie des paramètres de base avec lesquels le ministère doit fonctionner. Ce qui n'exclut pas, bien sûr, qu'on puisse accommoder la région. Ce n'est pas ce que je vous dis. Cependant, le paramètre de base, c'est que la 30, c'est une voie de contournement d'abord et avant tout.

2270 Il y a eu de nombreux échanges avec et Candiac et la MRC. Il est évident qu'on n'a pas accepté ou intégré l'ensemble de leurs souhaits, de leurs demandes. On a fait ce qu'on pouvait faire. On a modifié les tracés. Alors, pour moi, c'est davantage de la consultation que de l'information. Mais je comprends qu'on n'a pas accepté l'ensemble de leurs revendications.

2275 Le caractère de l'étude d'impact du ministère qui a été traitée de sommaire par certains intervenants, je tiens à rappeler que l'étude du ministère a été faite en conformité avec la Directive du ministère de l'Environnement et qu'elle a été jugée recevable. Donc, elle est, à mon sens, tout à fait complète.

2280 Le fait que le tracé Jean-Leman n'est pas un tracé de développement économique, ce tracé-là n'a jamais été conçu comme un tracé de développement économique. Il a été conçu comme un tracé de moindre impact. C'est le mandat qu'on avait. La discussion devant vous, monsieur le commissaire, vise à prendre d'autres intérêts, et c'est le sens du débat qui a eu lieu

2285

et des mémoires qui sont déposés maintenant, mais le tracé du ministère est un tracé de moindre impact et c'est celui que nous avons recommandé.

Et je termine là mes rectifications. Les autres vous seront faites par écrit.

2290

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier, juste une petite chose. Est-ce que vous pourriez nous déposer finalement l'entente Canada-Québec sur l'autoroute 30, s'il vous plaît.

2295

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Bien sûr. Cette entente-là est disponible sur le site du ministère, mais je vais me faire un plaisir de vous la déposer.

2300

LE PRÉSIDENT :

Merci. Et ceci termine cette quatrième soirée. Nous nous retrouvons demain soir à compter de 19 h, toujours ici au même endroit. Merci et bonne fin de soirée.

2305

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

2310

Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s.o.

2315