

# Annexes

## Annexe A Analyse de la conformité du projet

---

## **Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre Saint-Constant et Candiac, au sud du périmètre d'urbanisation**

### ***Analyse de la conformité du projet au Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021***

#### **MISE EN CONTEXTE**

*Le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, rendu public le 11 septembre 2001, est le fruit d'un large consensus entre les ministères et organismes ayant participé à sa préparation. Ce document d'orientation se fonde et s'appuie sur les grands principes du développement durable en tentant d'orienter le développement sur une utilisation judicieuse des ressources du territoire au moyen d'une planification intégrée. Le Cadre d'aménagement tient lieu de document d'orientations et d'attentes à l'endroit de la Communauté métropolitaine de Montréal dans son processus d'élaboration de son schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Également, le Cadre d'aménagement constitue l'engagement du gouvernement et de ses ministères à promouvoir un aménagement cohérent du territoire en fonction des orientations qui y sont libellées, pour la région métropolitaine et sa périphérie.

L'analyse de la conformité aux orientations du Cadre d'aménagement, du projet de construction de l'autoroute 30 entre Sainte-Constant et Candiac, est abordée à l'échelle du milieu traversé par le projet mais aussi dans la perspective d'ensemble du lien autoroutier A-30 et de sa vocation tant métropolitaine, interrégionale qu'internationale. Cette analyse prend aussi en considération les responsabilités distinctes de chacun des partenaires à l'atteinte des objectifs du Cadre d'aménagement.

#### **LES ORIENTATIONS RELATIVES AU SOUTIEN ÉCONOMIQUE ET À LA DESSERTE DES PÔLES MÉTROPOLITAINS**

Au niveau économique, le Cadre d'aménagement préconise le renforcement des pôles économiques existants pour maintenir la compétitivité de la métropole sur le plan international (orientation 5). Des six pôles à caractère international retenus dans le cadre d'aménagement, le pôle de «Longueuil / Boucherville / Saint-Hubert» est situé au cœur de l'axe autoroutier A-30.

Le territoire comprend également des pôles d'activités secondaires, notamment les espaces industriels de Candiac, Delson et Sainte-Catherine, qu'il faut desservir adéquatement de façon à favoriser les échanges avec les autres centres d'activités de la métropole. La vitalité économique de ces secteurs

d'activités est fortement tributaire de la performance des réseaux et systèmes de transport tant des personnes que des marchandises. De plus l'amélioration des temps de parcours entre les pôles est certainement un facteur important dans la consolidation des alliances entre les entreprises exerçant un mode de production en flux tendus.

Ainsi, en complétant l'autoroute 30 dans son ensemble le projet permet une desserte des pôles économiques majeurs plus efficace, par un rééquilibrage du réseau autoroutier de l'ensemble de la région métropolitaine. Dans cette perspective, plus particulièrement en matière de transport des marchandises, le projet permet une utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises (2<sup>me</sup> volet de l'orientation 6 du Cadre d'aménagement),

### **ORIENTATION RELATIVE À L'INTÉGRATION DES TERRITOIRES LIMITROPHE À LA CMM**

À l'échelle interrégionale, le concept d'organisation spatiale prévoit que le réseau d'agglomérations urbaines situées au pourtour de la région métropolitaine, notamment Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield, soutiendra la métropole sur le plan du développement économique et urbain. Le Cadre précise que la vitalité de ces centres « se fonde principalement sur l'exportation de leur production vers les grands centres » (p.70). Dans cette perspective la fonction de lien interne à la Montérégie de l'autoroute 30 prend toute son importance. La réalisation du projet permettrait d'une part d'améliorer les échanges entre ces agglomérations et les autres pôles de la région métropolitaine et d'autre part d'améliorer la fonctionnalité du réseau stratégique national dans la perspective des échanges économiques entre les régions du Québec, les autres provinces Canadiennes et les États-Unis. Le projet répond donc spécifiquement à l'un des enjeux soulevés à l'égard de la planification des équipements et des infrastructures publics de transport soit d'améliorer la fonctionnalité du réseau routier stratégique national et, conséquemment, son rôle de soutien au développement économique de la RMRM, des régions voisines et de l'ensemble du territoire québécois (p.92).

### **LES ORIENTATION RELATIVES À LA CONSOLIDATION DE L'URBANISATION**

Le nouveau tracé situé au sud des périmètres d'urbanisation des municipalités de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac offre l'opportunité au milieu municipal de requalifier le milieu urbain dans l'axe de l'actuelle route 132 (orientation 4 du Cadre d'aménagement). Ce secteur recèle un fort potentiel de redéveloppement et de consolidation des secteurs commerciaux et résidentiels. De plus, le parachèvement de l'autoroute 30 dans ce secteur urbanisé permettra de réduire les effets de débordement de la circulation sur le réseau local,

occasionnés par offre inadéquate de l'actuelle route 132 améliorant ainsi la qualité et la sécurité du milieu.

Toutefois force est d'admettre que toute modification à l'offre en transport est susceptible de générer des impacts sur l'aménagement du territoire, particulièrement en l'absence de contrôles adéquats de l'urbanisation. Cependant plusieurs caractéristiques du projet sont de nature à limiter les possibles effets sur l'expansion urbaine. Premièrement, pour le tronçon à l'étude, aucun échangeur n'est prévu entre l'autoroute 15 et le segment de l'autoroute 30 adjacent au territoire de Kahnawake. Deuxièmement l'ensemble du corridor de l'A-30 se situe à l'interface entre le milieu urbanisé de la grande région de Montréal et la zone agricole. Troisièmement le projet de parachèvement de l'autoroute 30 pourrait se réaliser dans le contexte d'un partenariat «public-privé», du moins pour le segment entre Châteauguay et Dorion. Le cas échéant, ce partenariat impliquerait un système de perception des usagers et aurait pour conséquence de réduire la demande en transport induite par ce nouveau projet.

#### **L'ORIENTATION RELATIVE À L'AGRICULTURE**

La réalisation du projet implique l'acquisition d'environ 125 ha se trouvant en zone agricole et qui seront perdus pour l'agriculture. Le ministère a cependant identifiées les actions nécessaires au niveau de la planification, la conception et de la réalisation de l'infrastructure pour atténuer les impacts et maintenir le dynamisme des activités agricoles. À cet égard, le tracé optimisé limite le fractionnement des entreprises agricoles et le nombre d'hectares enclavés.

L'implantation d'une infrastructure en zone agricole n'est pas, en elle-même, nécessairement synonyme de déstructuration de l'activité agricole. Plusieurs intervenants partagent avec le Ministère la responsabilité d'assurer la pérennité de la zone agricole décrétée (la protection et la mise en valeur de la zone et de l'économie agricoles, orientation 7).

En effet le Cadre d'aménagement préconise, notamment afin de protéger la zone agricole, d'orienter le développement futur vers les espaces urbains vacants, largement disponibles à l'échelle métropolitaine. À l'échelle locale, pour les municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, plusieurs centaines d'hectares sont disponibles en zone blanche à des fins résidentielles, industrielles et commerciales. Le contrôle de l'urbanisation et l'appui à la mise en valeur du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain sont les éléments déterminants du respect du Cadre en regard de la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole. Ainsi, les autorités responsables de la protection du territoire agricole et du développement urbain et leurs partenaires devront également unir leurs efforts pour confirmer la vocation agricole du territoire traversé par le nouveau tracé sud.

## **BILAN DE LA CONFORMITÉ AU CADRE D'AMÉNAGEMENT**

Le projet à l'étude répond très bien aux orientations et objectifs socio-économiques du Cadre d'aménagement par l'appui qu'il apporte à la compétitivité de la métropole sur le plan du commerce international. La vitalité économique de Montréal et de ses pôles est en effet fortement tributaire de la performance des réseaux et systèmes de transport tant des personnes que des marchandises.

Enfin, l'un des enjeux importants de ce projet autoroutier à l'égard de l'aménagement du territoire concerne la protection et la mise en valeur de la zone agricole. Prenant acte qu'une intervention de cette nature pourrait avoir pour conséquence de modifier substantiellement le milieu agricole, les autorités responsables doivent concerter leurs actions pour s'assurer que les impacts ne seront pas amplifiés et ainsi atteindre l'objectif gouvernemental de protection et de mise en valeur la zone agricole métropolitaine.

## Annexe B Avis gouvernemental

---

05 JAN. 2004

MUNICIPALITÉ DE ROUSSILLON

Québec, le 19 décembre 2003

Madame Jocelyne Bates  
Préfète  
Municipalité régionale de comté de Roussillon  
52, rue Sainte-Thérèse  
Delson (Québec) J5B.2B1

Madame la Préfète,

La Municipalité régionale de comté de Roussillon, par sa résolution numéro 2003-210-T, adoptée le 24 septembre 2003, demande au ministre des Affaires municipales, du Sport et du Loisir une prolongation de délai pour remplacer le schéma d'aménagement révisé.

Considérant l'importance du travail entrepris et les développements survenus relatifs au tracé du prolongement de l'autoroute 30, j'accorde à votre municipalité régionale de comté une prolongation de délai, expirant le 30 juin 2004, pour adopter le document visé à l'article 56.15 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Par ailleurs, je demande à votre municipalité régionale de comté de tenir compte de l'addendum aux demandes du gouvernement joint en annexe dans le document à adopter.

Je suis confiant que ce délai additionnel permettra de compléter les travaux en cours devant mener au remplacement du schéma d'aménagement révisé. Monsieur Richard Audette est disponible pour assister votre municipalité régionale de comté dans sa démarche, si elle en éprouve le besoin. Il peut être joint au numéro de téléphone (418) 691-2015, poste 3025.

Veuillez agréer, Madame la Préfète, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Jean-Marc Fournier

Québec  
10, rue Pierre-Olivier-Chauveau  
Québec (Québec) G1R 4J3  
Téléphone : (418) 691-2050  
Télécopieur : (418) 643-1795  
Courriel : ministre@mamsl.gouv.qc.ca

Montréal  
800, rue du Square-Victoria  
C. P. 83, succ. Tour-de-la-Bourse  
Montréal (Québec) H4Z 1B7  
Téléphone : (514) 873-2622  
Télécopieur : (514) 873-2620



**SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT REVISE DE LA MRC DE ROUSSILLON 2004**  
**ROUSSILLON**



**ADDENDUM AUX DEMANDES DU GOUVERNEMENT**

**La planification intégrée des équipements et des infrastructures de transport terrestre**

Dans son schéma d'aménagement révisé adopté le 28 novembre 2001, la MRC de Roussillon fait état des problèmes de fluidité et de sécurité de l'actuel réseau routier et mentionne que la discontinuité du réseau autoroutier est-ouest (autoroute 30) constitue une des deux grandes lacunes. Elle indique que la détermination du tronçon est de la future autoroute 30 relève du ministère des Transports et que suite à l'étude environnementale, il privilégie le tracé nord, soit dans l'axe de l'actuelle route 132. Un plan de l'autoroute projetée est intégré au schéma. Cette inscription étant conforme, à l'époque, au projet du ministère des Transports, l'avis gouvernemental transmis le 5 juin 2002, ne fait aucune demande concernant ce dossier.

Or, le 7 juin 2002, le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) portant sur le projet de construction de l'autoroute 30, indique qu'il serait préférable de construire le tronçon autoroutier au sud de Saint-Constant plutôt que de transformer la route 132 en autoroute. Il mentionne que la transformation de cet axe routier en boulevard urbain optimiserait le potentiel de développement et garderait ouvertes toutes les options, tant pour le transport en commun que pour la diversité des usages à proximité. Il précise toutefois qu'en dépit de son passage en zone agricole, l'autoroute 30 ne doit pas contribuer à l'étalement urbain et que la vocation agricole de Saint-Constant doit être protégée et la zone agricole maintenue intégralement. Il ajoute que le périmètre d'urbanisation de la MRC de Roussillon devrait constituer la limite définitive du développement urbain de Saint-Constant et que, autant pour contenir l'urbanisation que pour préserver le pouvoir d'attraction du pôle commercial de la route 132, le tronçon sud ne devrait avoir ni entrée ni sortie autres que les échangeurs à construire à ses extrémités est et ouest.

Afin de tenir compte des projets du ministère des Transports eu égard aux nouvelles infrastructures ou aux nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que de l'endroit approximatif où ils seront situés, le gouvernement demande à la MRC de Roussillon de modifier le parcours du tracé projeté de l'autoroute 30 inscrit dans son schéma d'aménagement et de développement révisé tel que décrit sur la carte en annexe. Ce tracé projeté vise à faciliter la circulation de transit, n'a pas de voies de desserte et ne comprend aucun échangeur avec le réseau local ou régional.

Le gouvernement tient à préciser que ce choix ne modifie en rien ses orientations et objectifs en matière de gestion de l'urbanisation et qu'à ce titre, il maintient sa volonté d'assurer la consolidation des zones urbaines existantes, le contrôle de l'extension urbaine, la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole. Tel qu'exprimé dans l'avis gouvernemental, la MRC devra prévoir des mesures visant d'une part, à éviter la dispersion de la croissance urbaine susceptible de générer, à moyen et à long terme des coûts publics importants et d'autre part, à assurer la pérennité du territoire agricole.

Dans cette optique, le gouvernement confirme l'importance de la sous-orientation de la MRC qui vise à renforcer la structure commerciale régionale en privilégiant le développement des pôles et des axes commerciaux et de services d'envergure régionale ainsi que l'identification de l'axe de la route 132 traversant les municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine comme un secteur commercial et de services structurants pour la région. Aussi, la MRC est invitée à prendre les mesures nécessaires pour contribuer à concrétiser le projet de réaménagement de la route 132 en boulevard urbain en y prévoyant par exemple l'identification d'une zone prioritaire de réaménagement.



Québec, le 19 décembre 2003

6230-670-002

En vertu de l'article 239 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chap. A-19.1), j'accorde une prolongation de délai, expirant le 30 juin 2004, à la Municipalité régionale de comté de Roussillon pour lui permettre d'adopter le document visé à l'article 56.15 de cette loi.

Le Ministre des Affaires municipales,  
du Sport et du Loisir

par:



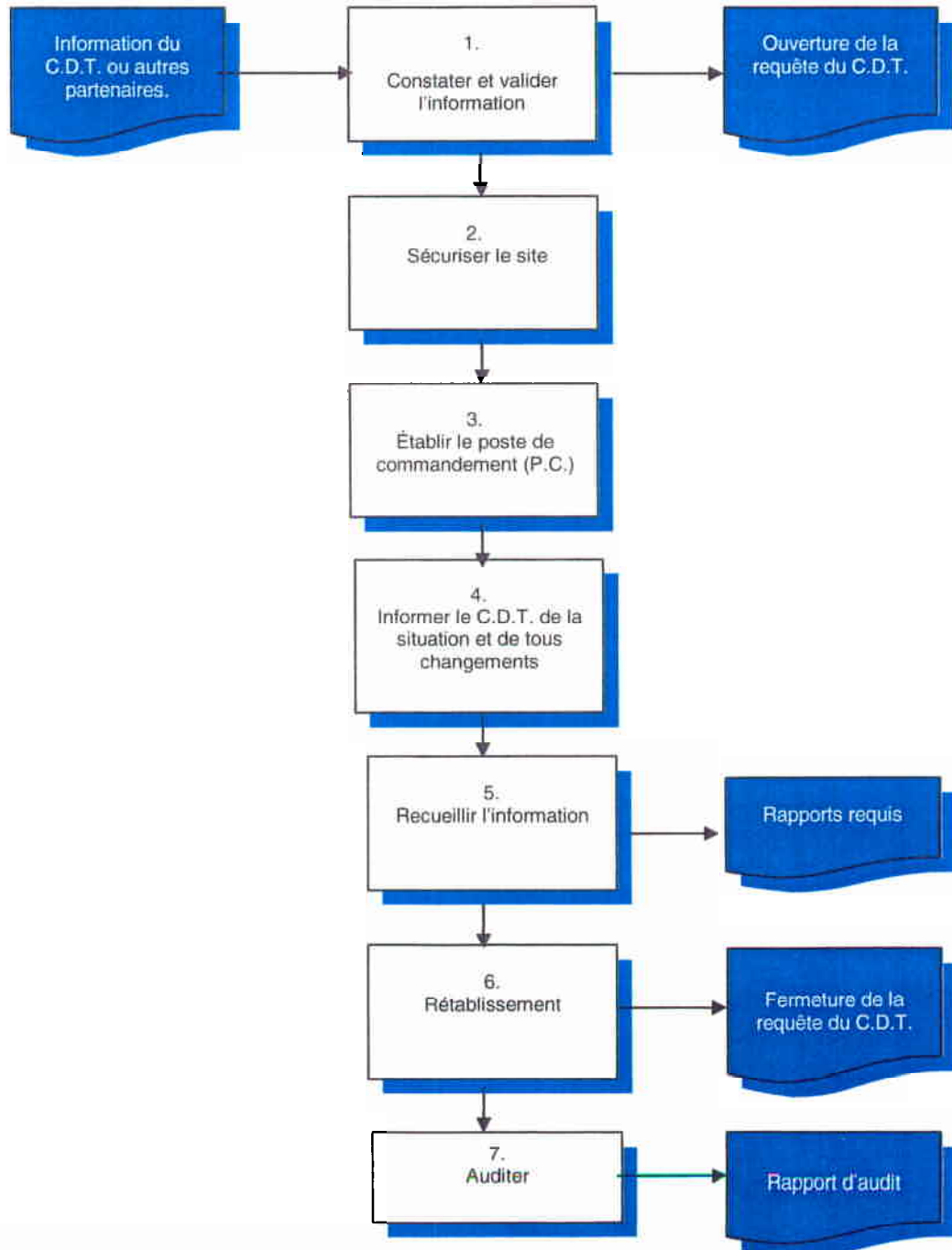
Jean-Marc Fournier

# Annexe C Plan national de sécurité civile et logigrammes des procédés de réalisation

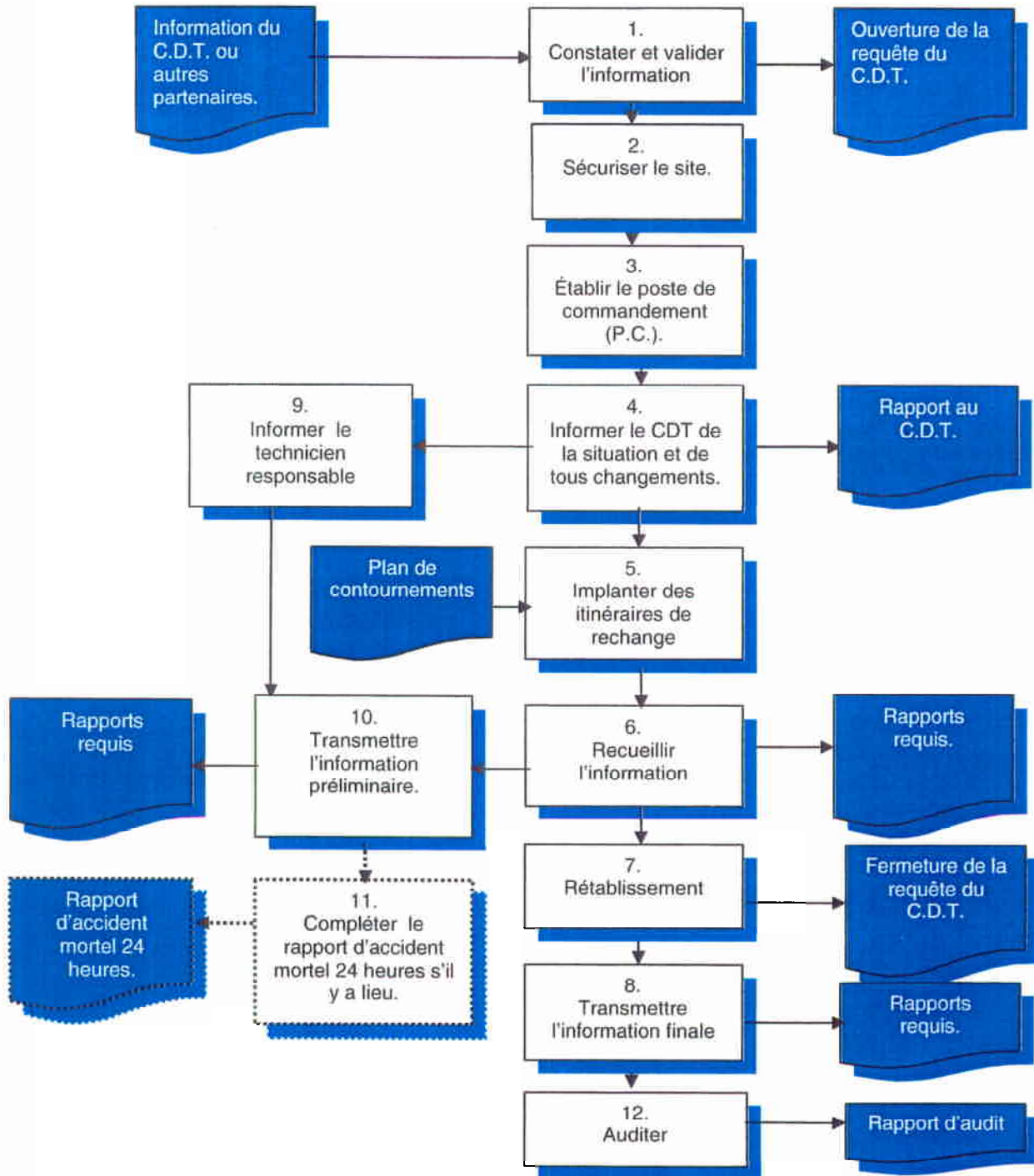
---



## Logigramme du procédé de réalisation



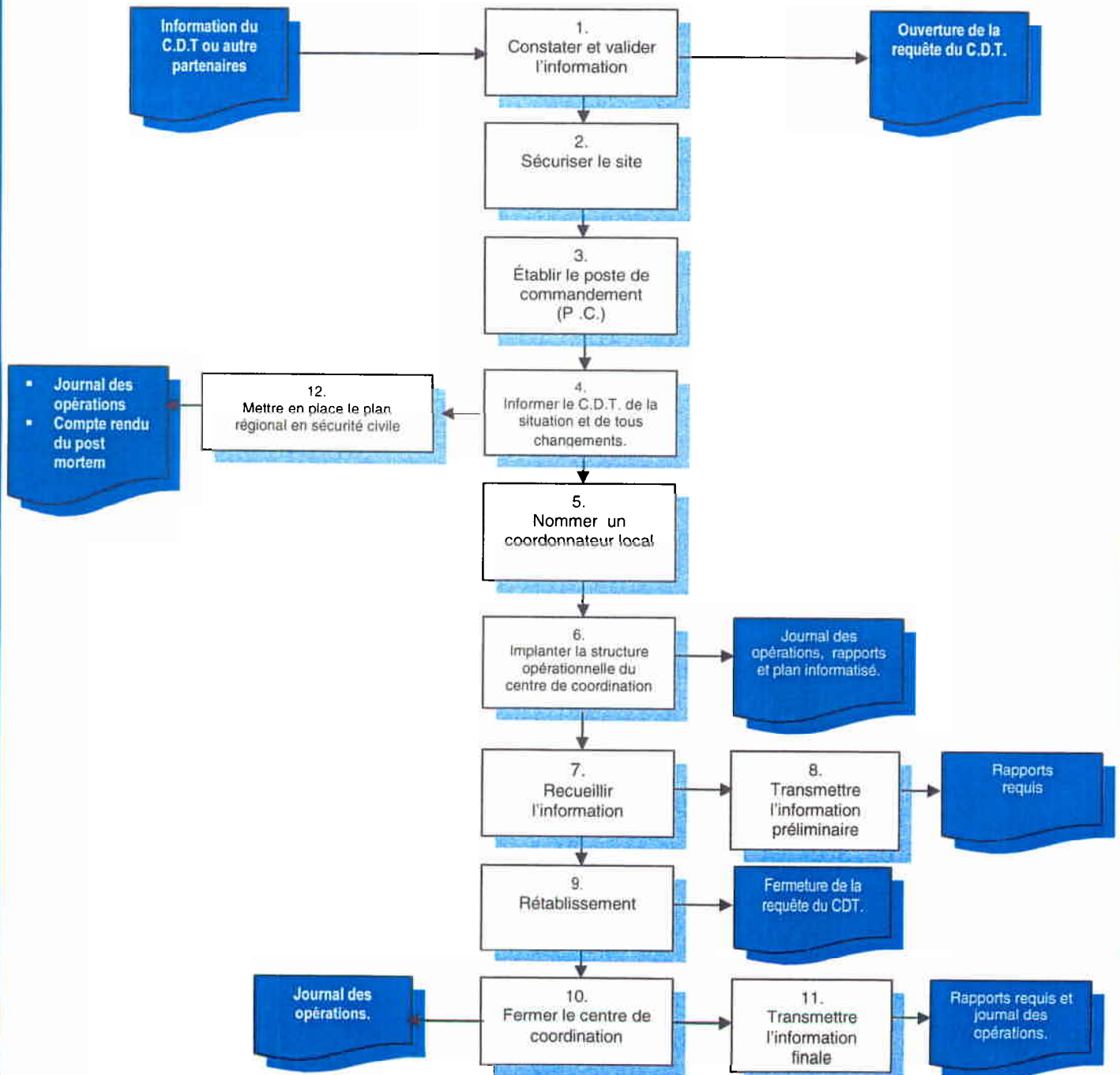
Logigramme du procédé de réalisation



Note : la numérotation ne représente pas la séquence d'exécution

# PROCESSUS OPÉRATIONNEL – MESURES D'URGENCE

## Logigramme du procédé de réalisation

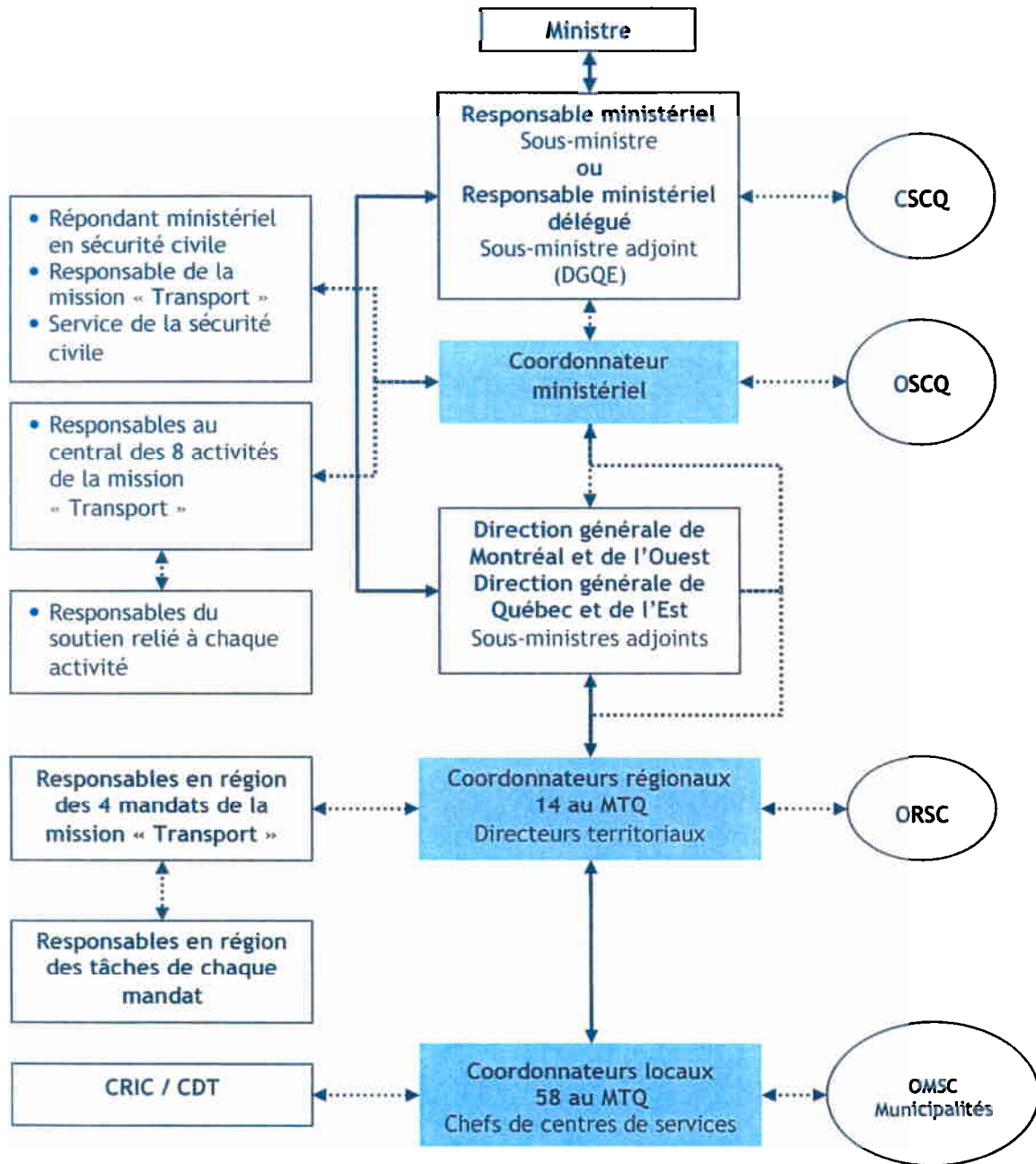


Note : La numérotation ne représente pas la séquence d'exécution.

# Plan national de sécurité civile

## Mission « Transport »

### Alerte



NOTE : Pour tout type de risque, l'alerte en sécurité civile doit cheminer vers l'un des trois niveaux de coordination du MTQ.