

164

DM32

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

Mémoire



**PROJET DE CONSTRUCTION DE
L'AUTOROUTE 30
DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15**

**Déposé au Bureau des audiences publiques en environnement
(BAPE)**

Préparé par le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30

Présenté par Jean-Noël Côté, ing., Président du comité

Le 20 mars 2002

	<i>Page</i>
PRÉFACE	1
INTRODUCTION	2
CHAPITRE 1 – LE COMITÉ D' ACTIONS RÉGIONAL POUR L'AUTOROUTE 30	5
• Ses origines	5
• Composition et représentativité	6
• Organisation et mandat du Comité	7
a) Le Comité des partenaires	7
b) Le Comité de stratégie	7
c) Le Comité Ad Hoc MTQ ou Comité technique	8
CHAPITRE 2 – LA 30... EN 21 POINTS... DEPUIS 42 ANS	11
CHAPITRE 3 – UNE PRIORITÉ LOCALE, RÉGIONALE ET NATIONALE	16
• Activités économiques en Montérégie	16
• Absence d'un réseau routier majeur est-ouest	17
• Transport maritime	19
• Accès à l'île de Montréal	20
• Plan de transport montérégien	22
• Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)	23
• Priorité pour le milieu	25
• Priorité politique	25
CHAPITRE 4 – RECOMMANDATIONS SUR LE TRACÉ	26
CONCLUSION	30

PRÉFACE

Il y a déjà cinq ans, les Commissaires du BAPE tenaient les propos suivants:

"(...) le projet semble justifié de l'avis de la Commission, particulièrement en ce qui a trait à la fluidité de la circulation et la sécurité routière.";

"(...) l'examen de la situation démographique et économique régionale laisse voir que la Montérégie constitue une région dynamique comptant pour beaucoup sur les exportations manufacturières et agricoles.";

"La Commission est d'avis que le projet autoroutier constituerait une solution adéquate aux divers problèmes rencontrés jusqu'à maintenant et à ceux qui se présenteront dans l'avenir. L'autoroute permettrait d'accroître la sécurité des usagers et des riverains des routes 132 et 201. Elle rétablirait la fluidité sur ces routes qui, actuellement, sont relativement congestionnées et le seront davantage à court terme. Conséquemment, elle permettrait de répondre aux besoins de déplacement régionaux."

Même s'ils ont été formulés à l'occasion des audiences publiques de 1997 pour le tronçon ouest de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, ces trois éléments de conclusion du BAPE s'appliquent très bien, à notre avis, à la situation qui nous concerne dans le cadre de ces audiences pour le tronçon Est entre Candiac et Sainte-Catherine.

Non seulement l'autoroute 30 est-elle souhaitable en terme de fluidité et de sécurité du transport, mais elle constitue un aspect de développement économique crucial pour l'ensemble de la Montérégie et une voie de contournement essentielle à l'efficacité des déplacements sur l'île de Montréal et conséquemment à la qualité de vie de ceux qui y résident.

Trop longtemps, l'autoroute 30 n'a été que l'histoire de bouts de tronçons, de segments partiels ou encore de réponse précipitée face à l'urgence d'une situation. L'autoroute 30 doit, une fois pour toutes être réalisée dans sa globalité et sa totalité, car il en va du développement économique et de la compétitivité de la Montérégie, de la grande région de Montréal, du Québec et même de l'est du Canada.

Si le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 intervient aujourd'hui dans le cadre de ces audiences, c'est pour transmettre à sa façon le message qu'il y a urgence d'agir et que l'autoroute 30 ne revêtira son qualificatif "d'autoroute" avec panache que le jour où elle sera définitivement réalisée du point A au point B, comme elle avait été planifiée à l'origine... il y a malheureusement de cela déjà quelques décennies !

INTRODUCTION

En cette aube du XXI^e siècle, où l'économie évolue à un rythme effarant et où la rentabilité des entreprises repose de plus en plus sur la qualité de leur emplacement géographique et sur l'efficacité du réseau de transport dont elles dépendent, on peut aisément comprendre en quoi le dossier du prolongement de l'autoroute 30 est important, non seulement pour l'ensemble de l'économie montréalaise, mais bien aussi pour la grande région de Montréal, l'ensemble du Québec et tout l'est du Canada.

Encore tout récemment, le Gouvernement fédéral, par le biais de son vice-premier ministre John Manley et de ses ministres Paul Martin (Finances) et David Collenette (Transports), reconnaissait l'autoroute 30 comme l'un des quatre projets de transport prioritaires à travers tout le pays. Québec partage aussi cette opinion de priorité de l'autoroute 30 sur la rive sud de l'île de Montréal, alors qu'il a même déposé en avril 2001 un projet de partenariat de financement quant à sa réalisation de concert avec Ottawa.

Tout nous apparaît donc en place, volonté gouvernementale avouée (priorité) et budgets disponibles confirmés (par les deux paliers de gouvernement), pour compléter une fois pour toutes cette infrastructure routière nationale qui permettrait de dynamiser d'est en ouest toute la Montérégie et offrirait du même coup l'opportunité de désengorger l'île de Montréal du trafic de transit qui n'a pour l'instant, d'autre alternative que de traverser cette importante agglomération.

Trop longtemps le dossier du prolongement de l'autoroute 30 n'a en effet revêtu cette image du bon vieux casse-tête que l'on complète pièce par pièce et que l'on retouche quelques semaines ou quelques mois après l'avoir délaissé. Sauf qu'ici, on est loin du divertissement et du loisir. Il est plutôt question d'un levier de développement inachevé et qui est pourtant essentiel à la compétitivité économique du grand Montréal et du Québec. Et dire qu'on semble ne pas s'inquiéter outre mesure de le voir se réaliser bout par bout et sur plusieurs générations !

Aujourd'hui, la pertinence de cette liaison autoroutière ne s'est jamais révélée avec autant d'acuité et n'a jamais été aussi largement défendue à l'échelle nationale. L'autoroute 30 est un incontournable aux yeux d'une quantité d'intervenants, qu'ils s'appellent Conseil du Patronat du Québec (C.P.Q.), Association du camionnage du Québec (A.C.Q.), Groupe CAA-Québec, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Rive-Sud (C.C.I.R.S.), Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (A.C.R.G.T.Q.) etc.

Tout en étant conscient que le prolongement de l'autoroute 30 ne sera pas la panacée et le remède miracle à tous les maux, sa réalisation est cruciale à la relance économique. On sait pertinemment bien que la qualité de l'infrastructure routière d'une région figure parmi les importants facteurs d'implantation de toute entreprise et qu'elle se révèle un critère essentiel à l'élaboration des études de marché, constituant ainsi un incitatif d'envergure pour tout investisseur potentiel.

Alors que la proximité des matières premières ou l'aisance de s'approvisionner en ressources énergétiques et à moindre coût pouvaient suffire dans les années 50 et 60 à une entreprise pour déterminer ses critères de localisation, voilà que l'ère du « just in time » vient tout renverser et impose de nouveaux paramètres dans le choix de l'emplacement géographique d'une entreprise. Pour une région comme tout le sud-ouest de la Montérégie, dont l'économie a majoritairement été bâtie sur la grande industrie, voilà une modification des règles du jeu économique en ce début de XXI^e siècle qui prend toute son importance.

Bref, notre région est définitivement en mal d'une autoroute. Ce constat, la région l'a saisi depuis quarante ans, et de multiples études gouvernementales ont même confirmé et reconnu de façon non voilée cette lacune du réseau de transport québécois. Qu'attendons-nous pour agir ?

Dans le passé, la volonté gouvernementale pouvait être mise en doute. À entendre aujourd'hui Québec et Ottawa, cette crainte n'est plus fondée. Les ressources budgétaires ont déjà aussi été invoquées comme raison de l'inaction gouvernementale. Si l'on se fie aux récents propos des ministres des Finances québécois et canadien, cet élément n'est pas un facteur.

Toutes les conditions requises nous apparaissent donc rassemblées pour que cette infrastructure de transport puisse être concrétisée de façon définitive.

C'est donc en notre rôle d'organisme de concertation représentant de multiples partenaires favorables à la réalisation de l'autoroute 30 que nous déposons aujourd'hui ce mémoire et que nous intervenons devant la Commission.

Vous y retrouverez au chapitre 1 une présentation du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, où nous résumerons ses origines, son mandat, sa composition et sa structure organisationnelle.

Au chapitre 2, nous synthétiserons l'historique du dossier depuis quelques décennies et les principales étapes qui ont été franchies pour nous amener en cette année 2002 où nous sommes si près du but.

Le chapitre 3 sera consacré aux différentes raisons qui militent en faveur de la réalisation définitive de cette infrastructure de transport et sur la priorité à donner à ce projet. On y traitera de plus des grandes conclusions issues des audiences de 1997 concernant le tronçon ouest de l'autoroute, de même que du consensus établi autour de ce projet dans le milieu depuis nombre d'années.

Le Chapitre 4 traite du tracé global de l'autoroute, de l'étroite supervision et du suivi serré exercés auprès du ministère des Transports (MTQ) quant au tronçon Est de l'autoroute, de l'étude d'impact réalisée et des démarches d'information effectuées dans le secteur.

Suite à tout ce libellé, nous concluons sur l'importance et la nécessité, pour le Québec et la grande région de Montréal, de compléter ce prolongement autoroutier.

CHAPITRE 1 - LE COMITÉ D' ACTIONS RÉGIONAL POUR L' AUTOROUTE 30

SES ORIGINES

L'actuel « Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 » est le dernier-né d'une série de comités à avoir vu le jour depuis l'émergence du dossier du prolongement de l'autoroute dans les années 60.

Pendant plusieurs années, ces différents comités ont en effet été sous le leadership du milieu politique. De groupes davantage locaux et régionaux au départ, la revendication de l'autoroute 30 est devenue l'apanage de comités plus élargis et représentatifs.

Du "Comité pour le parachèvement de l'autoroute 30 " notamment formé en 1987 et couvrant le territoire des MRC de Champlain, Roussillon, Le Haut St-Laurent, Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges, on a par la suite légèrement modifié sa composition et sa structure pour mettre sur pied, en juillet 1991, l'actuel "Comité d'actions régional pour l'autoroute 30", toujours chapeauté à l'époque par le milieu politique et représentant le même secteur géographique.

Pour des raisons à la fois stratégiques, de plus large représentativité du Comité et de nouveau souffle au dossier, les membres du Comité d'actions décident en avril 1993 d'adopter une nouvelle orientation en transférant le leadership du Comité à la communauté des gens d'affaires.

Après une présidence du Comité assumée pendant les trois premières années par Mme Diane Cadieux, occupant alors le poste de vice-présidente à la Banque Nationale pour le secteur Montérégie Sud, la direction du Comité relève depuis le 17 janvier 1996 de M. Jean-Noël Côté, ingénieur et associé principal de la firme d'ingénierie « Les Consultants LBCD » établie à Salaberry-de-Valleyfield et à Vaudreuil-Dorion.

COMPOSITION ET REPRÉSENTATIVITÉ

Le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 regroupe une cinquantaine de membres issus d'autant d'organismes à la fois politiques et économiques répartis sur l'ensemble du territoire concerné par le prolongement autoroutier, à savoir la défunte MRC Champlain, aujourd'hui devenue la nouvelle Ville de Longueuil, de même que les MRC de Roussillon, Le Haut St-Laurent, Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges. On parle alors d'un vaste territoire comprenant un bassin de population de quelque 600 000 personnes.

L'ensemble des membres du Comité provient d'une multitude de secteurs d'activité, à savoir de l'agriculture, des commerces et des services, de la construction, du développement économique, de l'éducation, de l'hébergement, de l'industrie, des institutions financières, de la politique, de la santé, des syndicats, du tourisme et évidemment, du transport.

Bref, on parle d'un Comité à l'intérieur duquel ses participants représentent des milliers d'emplois et environ 100 000 membres.

Depuis déjà quelques années, le Comité est appuyé par ailleurs de précieux partenaires qui ont aussi à cœur la réalisation de l'autoroute 30. On songe ici notamment à la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Rive-Sud, à l'Association du camionnage du Québec, au Conseil du Patronat, au Groupe CAA-Québec, au Conseil régional de développement de la Montérégie, et à la Table de concertation des préfets des MRC de la Montérégie.

ORGANISATION ET MANDAT DU COMITÉ

Depuis l'instauration, il y a déjà de cela plus de dix ans, du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 dans sa forme actuelle, une structure organisationnelle a été mise en place afin d'en assurer son fonctionnement dans des conditions optimales.

Dans le contexte où nous en étions davantage rendus à une étape plus « politique » du dossier, et où l'engagement monétaire des gouvernements devait être sollicité et confirmé, le Comité a procédé, il y a deux ans, soit après l'obtention du Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) du tronçon ouest, à une restructuration de son organisation.

Dans ces circonstances, les activités du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 se subdivisent en trois instances de travail et champs d'intervention bien distincts qui possèdent chacun un rôle et un mandat spécifique. En voici les principaux paramètres :

A) Le Comité des partenaires (52 membres)

Mandat : Assurer les liens avec la communauté, maintenir l'intérêt du dossier dans la population et accroître la visibilité. Susciter une mobilisation rapide du milieu si la situation le recommande.

Composition : Formé de représentants des divers organismes politiques et économiques du territoire des MRC liées depuis le tout début au dossier, dont le territoire de l'ex-MRC Champlain, incluant aujourd'hui la Ville de Longueuil nouvellement formée.

B) Le Comité de stratégie (13 membres)

Mandat : Superviser le travail des différents comités et effectuer les démarches en vue d'obtenir des Gouvernements du Canada et du Québec ainsi que des différents partenaires potentiels, les crédits monétaires nécessaires devant permettre de compléter l'ensemble des travaux pour la construction de l'autoroute 30. De plus, il gère le plan d'actions afin d'assurer l'atteinte des objectifs devant mener à la réalisation du dossier de transport et fait périodiquement rapport des derniers développements auprès du Comité des partenaires.

Composition : Treize (13) membres représentant différents secteurs économiques du territoire :

- 1 Président (issu du milieu des affaires);
- 1 Préfet de MRC (Beauharnois-Salaberry);
- 1 membre du Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM);
- 3 membres de CLD (Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois-Salaberry et Roussillon);
- 3 membres issus du milieu des affaires (actuellement):
 - directeur général, Alcan Métal primaire, Usine Beauharnois,
 - directeur général, Eka-Chimie Canada inc.,
 - chef des opérations de Carrières Régionales inc.;
- 1 membre provenant du secteur communautaire;
- 3 secrétaires-trésoriers des MRC de Vaudreuil-Soulanges, de Beauharnois-Salaberry et de Roussillon.

C) Le Comité Ad Hoc MTQ ou Comité technique (3 membres)

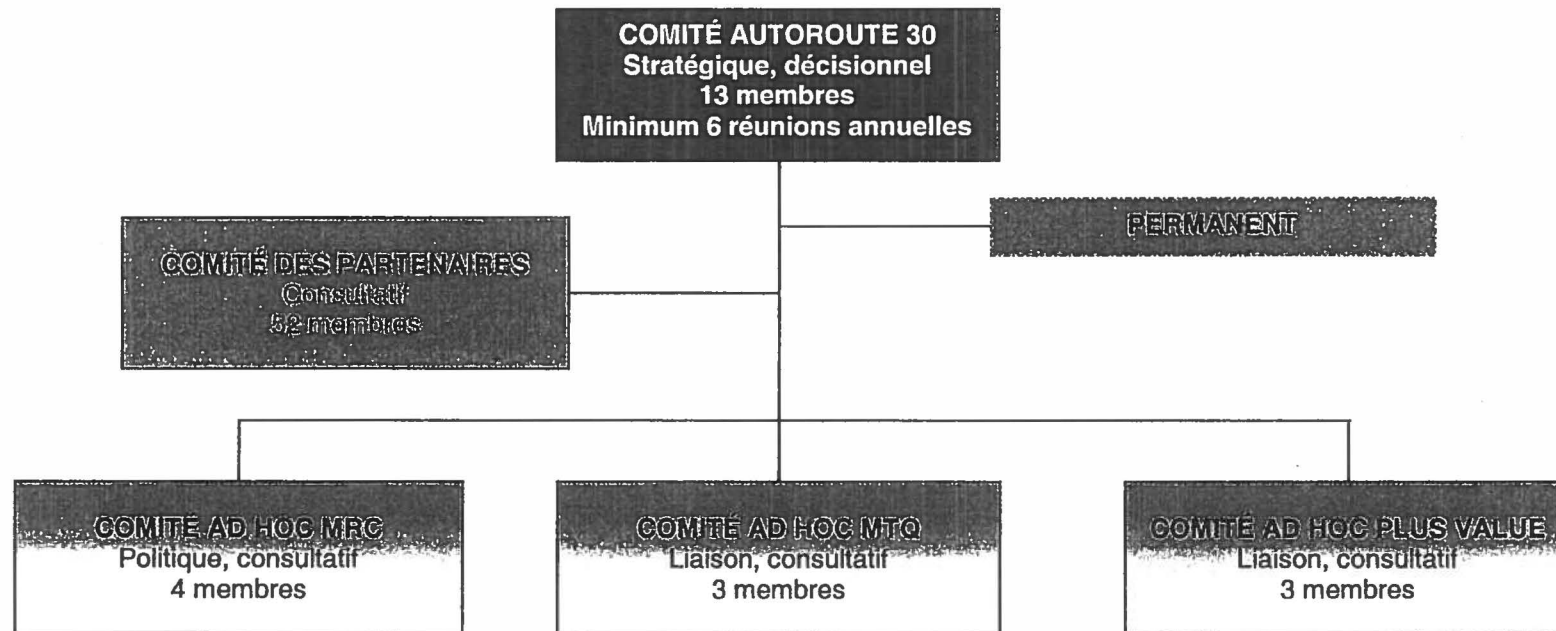
Mandat : Effectuer un suivi régulier auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de s'assurer d'une progression constante et sans délai au ministère des Transports du Québec de l'échéancier de réalisation de l'autoroute. Le Comité a pour objet de suivre de près les étapes et les critères techniques menant à la concrétisation du dossier, à savoir, entre autres, tout ce qui touche aux études d'impact, à l'arpentage légal, à la préparation des plans et devis, au processus d'expropriation, à l'obtention des budgets, aux appels d'offres, à l'octroi des contrats et à la construction. Le Comité vise aussi à assurer une veille stratégique quant aux nouveaux modes de développement des autoroutes, notamment le péage, la participation du secteur privé, etc. Le Comité se rapporte au Comité de stratégie.

Composition : Le Comité est formé du Président du Comité d'actions régional, de même que de deux autres membres nommés par leurs pairs, en l'occurrence depuis deux ans, par le Préfet de la MRC de Beauharnois-Salaberry et le maire de la Ville de Châteauguay, respectivement messieurs Yves Daoust et Sergio Pavone. Lors des réunions de suivi effectuées au ministère des Transports au minimum quatre fois par année, se joignent à eux de quatre à six intervenants de la Direction territoriale du ministère des Transports du Québec à Châteauguay, dont son Directeur.

On doit ici préciser que les activités de ce Comité technique sont existantes depuis 1991, soit depuis l'instauration de la forme actuelle du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30.

Le milieu a donc pu être constamment en contact étroit avec les autorités dirigeantes du Ministère au cours de l'évolution du dossier de l'autoroute et ce, tout au long de la dernière décennie.

Comité d'actions régional pour l'autoroute 30



COMITÉ AUTOROUTE 30 13 membres

- 1 Président
- 1 Préfet MRC (Beauharnois-Salaberry)
- 1 CRD
- 3 CLD
- 3 Affaires
- 1 Communautaire
- 3 Secrétaires-trésoriers

COMITÉ AD HOC MRC 4 membres

- Président du Comité Aut. 30
- Préfet MRC Beauharnois-Salaberry
- Préfet MRC Roussillon
- Préfet Vaudreuil-Soulanges

COMITÉ AD HOC MTQ 3 membres

- Président du Comité Aut. 30
- 2 membres nommés par leurs pairs

COMITÉ AD HOC PLUS VALUE 3 membres

- Président du Comité Aut. 30
- 2 membres nommés par leurs pairs

CHAPITRE 2 - LA 30... EN 21 POINTS... DEPUIS 42 ANS

L'autoroute 30 a sa propre histoire. Une histoire à la fois sinueuse, saccadée et trop maintes fois parsemée de nids-de-poule et de détours. Bref, une histoire d'espoirs ravivés, mais bien souvent aussitôt déçus. En voici quelques faits saillants :

Janvier 1960 : Le Président de la Chambre de Commerce de la Province de Québec dépose un mémoire au Premier ministre, dans lequel il est notamment question de l'importance de relier le sud-ouest du Québec par la route 3 (ancêtre de l'autoroute 30);

1968 : On parle alors de "l'Autoroute de l'acier" devant relier la région de Bécancour et Sorel à Salaberry-de-Valleyfield. Mise en service du pont entre Sorel et Tracy et construction d'un tronçon entre la route 116 et l'autoroute 20, dans le secteur de Boucherville – Saint-Bruno;

1976 :Terminaison de la construction d'un tronçon de 18 km de Bécancour à l'autoroute 55;

1978: Réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement du tronçon de l'autoroute 30, de Maple-Grove à Sainte-Catherine (voir Annexe 1);

Années 70 : Poursuite de l'autoroute 30 de Sorel vers l'ouest et réalisation d'un tronçon de 9 km à une chaussée entre Salaberry-de-Valleyfield et Saint-Timothée;

1987 : Reconnaissance du prolongement de l'autoroute 30 comme priorité à l'issue du Sommet socio-économique de la Montérégie;

1988 : Le Plan d'action de Montréal (1988-1998) inclut le prolongement de l'autoroute 30 et confirme son caractère prioritaire;

1990 : La priorité du prolongement de l'autoroute 30 est à nouveau confirmée lors de la Conférence biennale de la Société montréalaise de développement (SMD), ce qui est officiellement entériné dans l'Entente-cadre signée entre le Gouvernement et la Montérégie;

1991 : Adoption d'un corridor autoroutier entre Châteauguay et l'autoroute 20, suite à une consultation préalable du milieu par le ministère des Transports du Québec, un précédent qui porte fruit;

1990-1992 : Un tronçon de 12,5 km de l'autoroute 30 est réalisé au coût de 60 millions \$ entre Sainte-Catherine et Châteauguay, afin de contourner le territoire de la réserve amérindienne de Kahnawake.;

1993 : Suite à la consultation du milieu effectuée par le MTQ deux ans auparavant, adoption du tracé définitif et de moindre impact de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20;

- **Octobre** : On inaugure un tronçon de 11,5 km entre Brossard et Candiac;
- **Novembre** : Le ministère dévoile publiquement et à la presse le tracé retenu de Châteauguay à l'autoroute 20 lors d'une conférence de presse tenue à l'Hôtel de Ville de Salaberry-de-Valleyfield;
- **Décembre** : L'étude d'impact du MTQ pour ce même tronçon est déposée au ministère de l'Environnement (MENV);

1993-94 : Le Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM) tient un important exercice de planification stratégique en Montérégie dans l'objectif de dégager les priorités de la région pour les cinq prochaines années. Le projet de prolongement de l'autoroute 30 arrive en tête de liste;

1995 : Signature avec le gouvernement de la seconde entente-cadre de la Montérégie et l'autoroute 30 figure à nouveau comme élément prioritaire au chapitre du transport;

1996 : Consultation publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) au sujet du tronçon Châteauguay – autoroute 20 et début de l'étude d'impact pour le tronçon autoroute 15 – Sainte-Catherine;

1997 : Tenue d'un Sommet régional en Montérégie auquel prennent part plus de 750 intervenants. La 30 est à nouveau identifiée comme priorité;

- **Septembre-octobre** : Tenue des audiences publiques du BAPE pour le tronçon Châteauguay – autoroute 20;
- **Novembre** : Auditions de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) pour ce même tronçon et début des rencontres avec les municipalités pour le tronçon Est (Candiac/Sainte-Catherine);

1998 :

- **Janvier-février** : Obtention des avis favorables du BAPE et de la CPTAQ pour la réalisation du prolongement de l'autoroute 30, de Châteauguay à l'autoroute 20;
- **Octobre** : Dépôt de l'étude d'impact du tronçon Candiac – Sainte-Catherine;

1998-2001 : Rencontres de travail par le MTQ avec les municipalités pour le tronçon Est;

1999 :

- **Janvier** : L'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire (RCI) de la MRC de Beauharnois-Salaberry est confirmée par la ministre des Affaires municipales;
- **Mai** : Adoption par le Conseil des ministres du décret permettant l'émission du Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) pour le tronçon Châteauguay – autoroute 20;

2000 : Un troisième exercice de planification stratégique en Montérégie en douze ans est tenu par le CRDM en vue de dégager les priorités de la région. Plus de 1 000 partenaires et décideurs y participent. La 30 fait à nouveau consensus quant à la nécessité de sa construction;

- **Janvier** : La Société fédérale des ponts Jacques-Cartier et Champlain recommande fortement de compléter l'autoroute 30 pour contribuer à l'élimination de la congestion routière dans la grande région de Montréal;
- **Avril** : Le ministre des Transports Guy Chevrette dépose et présente le "Plan de gestion des déplacements – Région métropolitaine", un plan s'échelonnant sur dix ans et auquel figure le prolongement de l'autoroute 30;
- **Octobre** : L'Assemblée Nationale adopte à l'unanimité une motion pour mandater le Gouvernement du Québec à terminer les travaux d'arpentage et les procédures d'expropriation du corridor de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion pour janvier 2002;
- **Novembre** : Les libéraux fédéraux promettent à Salaberry-de-Valleyfield, dans le cadre de la campagne électorale, de construire deux ponts et 14 km de l'autoroute 30;

2001 : Signature en cours d'année d'une troisième entente-cadre de développement entre le Gouvernement du Québec et la région de la Montérégie d'une durée de cinq ans et à l'intérieur de laquelle la 30 fait office d'élément primordial;

- **Avril** : À l'occasion d'une conférence de presse tenue à Salaberry-de-Valleyfield, le ministre des Transports du Québec, M. Guy Chevrette, dépose une proposition de financement partagé de l'autoroute 30 avec Ottawa, soit 50 %-50 % du projet total ou de la somme résiduelle advenant une implication du secteur privé;
- **Décembre** : Dans le cadre du dépôt du budget fédéral, le ministre des Finances Paul Martin annonce la création d'une Fondation pour les infrastructures stratégiques, dans le cadre de laquelle pourrait très bien s'inscrire le prolongement de l'autoroute 30. Le 12 du même mois, le BAPE tient une présentation publique de l'avant-projet. Enfin, toujours en décembre, la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, présidée par M. Roger Nicolet, affirme clairement que l'autoroute 30 constitue une des solutions à retenir;

2002 :

- **Janvier** : Québec annonce l'injection d'une somme totalisant 14 millions \$ pour débiter la préparation des plans et devis de l'autoroute;
- **Février** : Début des audiences publiques du BAPE pour le tronçon Candiac – Sainte-Catherine et Ottawa informe qu'un programme se substituera à la Fondation initialement annoncée sur les infrastructures et confirme que l'autoroute 30 est une priorité nationale;
- **Mars** : Tenue de la présentation et de l'audition des mémoires par le BAPE concernant le tronçon Est de l'autoroute 30 (Candiac/Ste-Catherine);

Comme en témoigne la lecture de cet historique, le dossier du prolongement de l'autoroute 30 ne date pas d'hier et chemine depuis très longtemps auprès des instances gouvernementales et des décideurs du milieu.

Un autre chapitre de cette histoire devrait se concrétiser cette année par l'aboutissement des étapes suivantes:

- **Juin 2002** : Dépôt du rapport du BAPE sur le tronçon Candiac/Sainte-Catherine;
- **Août 2002** : Le rapport du BAPE sera rendu public;
- **Automne 2002**: Décision attendue du Conseil des ministres.

Si nous sommes aujourd'hui rendus si près de la réalisation concrète et définitive de cette autoroute, c'est tout simplement le résultat et le fruit de plus de dix ans de consultation du milieu et de démarches stratégiques de suivi du dossier.

De tous les projets de développement économique à avoir été reconnus dans le passé comme prioritaires en Montérégie depuis les dix dernières années, le prolongement de l'autoroute 30 s'est de toute évidence révélé LE dossier prioritaire aux yeux de tous les décideurs.

L'unanimité et le consensus sur le fondement et la justification du projet ne font aucun doute, tant auprès des élus, des industriels, des gens d'affaires que de la population en général.

Le BAPE émettait d'ailleurs en 1997 un avis favorable au dossier dans le cadre des audiences publiques sur le tronçon ouest de l'autoroute 30. Voilà qu'il a maintenant à se prononcer pour un dernier tronçon d'au plus 7 km pouvant permettre de finalement boucler la boucle de cette infrastructure routière qui comptera 151 km une fois terminée. Les présentes audiences ne portent donc en réalité que sur les derniers 4,6 % de la distance totale du trajet de l'autoroute 30. L'obtention du Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) de ce dernier tronçon viendra donc finaliser ce projet entrepris il y a plusieurs années.

CHAPITRE 3 – UNE PRIORITÉ LOCALE, RÉGIONALE ET NATIONALE

La complétion de l'autoroute 30 dans les plus brefs délais se veut une priorité autant au niveau local, régional que national. L'obtention de l'aboutissement de ce dossier entrepris il y a plusieurs années n'aura jamais été autant souhaitée, et ce, pour la bonne raison que cette autoroute est dorénavant un outil indispensable autant pour Montréal que pour la Montérégie et l'ensemble du Québec.

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN MONTÉRÉGIE

La Montérégie présente un bassin de population et un niveau d'activités économiques importants au niveau du Québec. En effet, la Montérégie c'est plus de 1,25 million de personnes (1996). La Montérégie occupe donc le deuxième rang en terme de population, après l'île de Montréal.

Comme la plupart des régions du Québec méridional, la Montérégie affiche une économie diversifiée. En 1997, le poids de l'emploi dans le secteur primaire occupait 3,7 % dans la région comparativement à 3,6 % au Québec. En 1996, les 8 600 entreprises agricoles de la région généraient des revenus bruts de 1,6 milliard \$, soit 35 % du total québécois.

L'activité économique se caractérise aussi par l'importance du secteur secondaire. La Montérégie occupe ainsi le deuxième rang parmi les régions manufacturières au Québec en produisant une valeur de 16,3 milliards \$, soit 19 % de la production manufacturière. De plus, la Montérégie est la région qui expédie aux États-Unis, la plus grande valeur de sa production manufacturière (6,8 milliards \$) suivie par la région de Montréal (5,6 milliards \$).

Les informations suivantes, qui expliquent l'importance du réseau routier en Montérégie, ont été tirées du Plan de transport présenté en 2001 par le ministère des Transports du Québec:

- Quatre-vingt-dix pour-cent (90 %) de la valeur des expéditions manufacturières québécoises destinées aux États-Unis transite par les voies routières de la Montérégie;
- La Montérégie est une région charnière du transport des marchandises entre les autres régions du Québec, les provinces maritimes, l'Ontario et les États-Unis;

- En 1995, les fabricants exportateurs de la Montérégie expédiaient aux États-Unis une valeur de plus de ± 6,8 milliards \$, soit 41 % de leurs expéditions totales de 16,5 milliards \$. En comparaison, l'île de Montréal expédiait une valeur de 5,4 milliards \$ vers les États-Unis, soit 22 % de ses expéditions de 24,7 milliards \$. L'économie de la Montérégie s'avère donc particulièrement ouverte sur le marché américain.
- Les exportations vers les États-Unis de l'ensemble de l'économie du Québec totalisaient en 1996 une valeur de 24,4 milliards \$. De ce total, c'est plus de 90 % qui transite par la Montérégie. Le croquis joint ci-après illustre la répartition des exportations sur les réseaux routiers existants.
- L'autoroute 20, dans l'axe de l'autoroute ontarienne 401, apparaît aussi comme un accès important pour le marché de l'Ontario et le marché américain.

La Montérégie est donc une région où le trafic de transit est des plus importants, puisque ses réseaux routiers permettent l'accès aux marchés américain et ontarien pour l'ensemble des entreprises du Québec. Rappelons que ce réseau est toutefois discontinu en Montérégie, ce qui oblige les transporteurs à transiter par l'île de Montréal, nœud unique entre diverses sections d'autoroutes, ou par des routes secondaires, telles que l'actuelle route 132.

L'absence des deux derniers tronçons de l'autoroute 30 a pour conséquence la discontinuité de l'ensemble du réseau autoroutier en Montérégie. Ce problème est important pour la Montérégie, alors que les États-Unis apparaissent comme son marché dominant et qu'un des principaux accès à ce marché est dans l'axe de l'autoroute 20, à l'extrémité ouest de la région.

ABSENCE D'UN RÉSEAU ROUTIER MAJEUR EST-OUEST

Cette autoroute 20 que l'on qualifie d'ailleurs de "nationale" et de "transcanadienne", n'a pourtant pas les caractéristiques d'une véritable voie de circulation permettant d'accéder aux marchés de l'ouest et des États-Unis alors qu'elle devient davantage un boulevard urbain (intersections et feux de circulation) dans le secteur Vaudreuil-Dorion/Île Perrot et qu'elle se fraie péniblement un chemin sur l'île de Montréal déjà lourde en circulation.

L'autoroute 20 ne possédera véritablement sa vocation d'autoroute transcanadienne que le jour où on lui ajoutera le prolongement de l'autoroute 30 comme contournement naturel de l'île de Montréal.

Carte 2-4

Expéditions manufacturières par MRC et principaux marchés

Plan de transport de la Montérégie



Répartition des 19,5 milliards (G\$) d'expéditions manufacturières par MRC en 1996

Expéditions des fabricants exportateurs⁽¹⁾ de la Montérégie en 1995



3,8 G\$ (Ontario 2,0 G\$)



4,5 G\$



6,8 G\$



1,4 G\$

(1) Environ 85 % de l'ensemble des expéditions manufacturières

Importance relative des axes routiers et postes frontaliers pour les exportations québécoises aux États-Unis en 1996

Limites administratives

- Région administrative
- Municipalité régionale de comté (MRC)

Réseau routier

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice

Ontario

0 5 10 20km

Postes frontaliers situés en Ontario :

- Windsor 3,1 G\$
- Sarnia 3,0 G\$
- Lansdowne 2,6 G\$
- Fort Erie 1,0 G\$

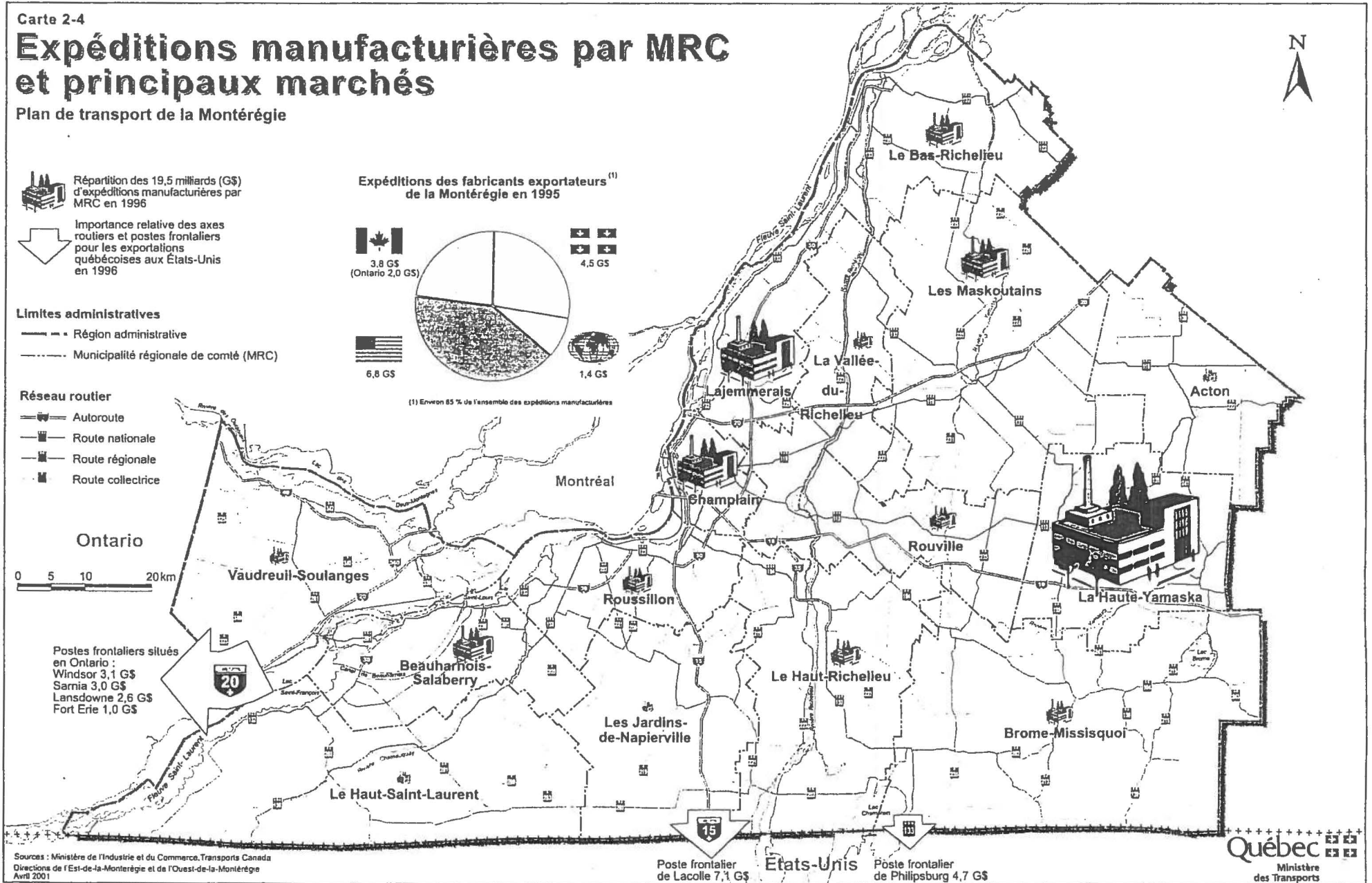
Sources : Ministère de l'Industrie et du Commerce, Transports Canada
Directions de l'Est-de-la-Montérégie et de l'Ouest-de-la-Montérégie
Avril 2001

Poste frontalier de Lacolle 7,1 G\$

États-Unis

Poste frontalier de Phillipsburg 4,7 G\$

Québec
Ministère des Transports



En d'autres termes, les autoroutes existantes, soit (d'est en ouest) les autoroutes 40, 20, 15, 10 et 35, ne sont pas intégrées en un réseau, outre le nœud concentrique situé sur l'île de Montréal. À ce jour, l'autoroute 30 permet de relier les autoroutes 20 (partie Est), 10, 35 et 15. Toutefois, l'absence de deux tronçons de l'autoroute 30, soit entre Candiac et Sainte-Catherine et entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, marque la discontinuité d'un lien autoroutier important. Comme le patron d'échanges économiques repose en grande partie sur un axe est-ouest, non seulement pour atteindre le marché de l'Ontario mais surtout pour accéder aux États-Unis et plus spécifiquement au marché du mid-west américain, cette fragilité du réseau autoroutier affecte négativement l'économie régionale. En effet, en l'absence d'une alternative, les automobilistes et les transporteurs sont contraints de transiter par les voies de circulation congestionnées de l'île de Montréal.

TRANSPORT MARITIME

Les activités portuaires sont omniprésentes dans la région. Les infrastructures de transport maritime sont constituées à priori de la voie maritime du Saint-Laurent en amont de Montréal, et du fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal ainsi que des emplacements portuaires. La voie maritime en Montérégie constitue la porte d'entrée vers les Grands-Lacs. De plus, la section du fleuve en aval de Montréal ouverte toute l'année, donne accès au golf du Saint-Laurent.

Il est donc compréhensible qu'il se soit développé en Montérégie quatre infrastructures portuaires importantes qu'on retrouve actuellement à Salaberry-de-Valleyfield, Sainte-Catherine, Contrecoeur et Sorel-Tracy. Ces quatre infrastructures portuaires situées à proximité de l'autoroute 30 ont un urgent besoin de cette structure routière afin de maintenir et d'accroître leurs activités économiques. Plus spécifiquement le port de Contrecoeur, qui est la propriété de l'administration portuaire de Montréal, entend se révéler une extension potentielle au port de Montréal pour la manutention des conteneurs. Encore faut-il que le réseau routier permette de diriger adéquatement ces matières vers les réseaux de distribution de l'Ontario et des États-Unis.

Dans cette perspective, l'autoroute 30 prend donc à nouveau toute sa priorité.

ACCÈS À L'ÎLE DE MONTRÉAL

En 2000, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain a confié un mandat à la firme Roche Deluc afin d'analyser de façon globale la problématique actuelle du transport de personnes et de marchandises pour la grande région de Montréal et trouver des solutions pour optimiser l'utilisation des infrastructures sous la responsabilité de la Société, soit les Ponts Jacques-Cartier et Champlain.

L'étude de la firme Roche Deluc trace un portrait très pessimiste de la situation si aucune action rapide n'est entreprise. A défaut d'agir dès maintenant, les projections sont à l'effet que d'ici 5 ans (horizon 2005), la situation sur le transport des marchandises sera menaçante et qu'il y aura étranglement de la grande région de Montréal d'ici 10 ans. La firme Roche Deluc a quantifié pour Montréal, pour l'année 1996, le coût de la congestion routière à 401 millions \$ en pertes de temps, sans compter les répercussions des incidents et accidents ainsi que les mêmes pertes causées pour la Rive-Sud.

Quant au transport des personnes, les conséquences sont évaluées comme suit:

Horizon 5 à 10 ans

- La plage horaire pour accéder à l'île de Montréal sera problématique le matin, alors que la période de pointe sera étalée de 5 h à 9 h 30 en supposant qu'il n'y ait aucun incident ou accident;
- Augmentation des fréquences d'entretien sur les ponts et congestion possible pendant la nuit.

Conséquences

- Augmentation du temps d'attente au pont Champlain pouvant aller de 30 à 90 min de plus qu'actuellement;
- Extension de files d'attente au pont Champlain au-delà de l'autoroute 30.

Les deux solutions préconisées par l'étude de Roche Deluc afin de désengorger les ponts et réduire la problématique de l'accès à l'île de Montréal, sont les suivantes:

- Prévoir un système (monorail) de train léger sur l'estacade du pont Champlain afin de faciliter le transport des personnes;
- Finaliser l'autoroute 30 afin d'offrir une voie de contournement au sud de l'île de Montréal.

Toujours selon l'étude, les conséquences positives de ces deux initiatives sont les suivantes:

- Diminution de l'achalandage des camions traversant l'île de Montréal, augmentant la fluidité et l'accessibilité aux infrastructures intermodales: Port, courts de triage;
- Accès direct: États-Unis, Toronto, Ottawa, Québec, Maritime, corridor d'échange;
- Diminution du nombre de camions sur les ponts existants entraînant une diminution des coûts d'entretien. Le trafic de transit est d'ailleurs évalué à environ 2 millions de camions par année;
- Optimisation de l'autoroute 30;
- Protection de l'environnement: Un véhicule à vitesse moyenne de 20 km/h, prisonnier de la congestion, émet 65 % de gaz à effet de serre de plus qu'un véhicule circulant à 80 km/h.

Cette étude est d'autant plus révélatrice qu'elle émane d'un organisme tout à fait extérieur au dossier de l'autoroute, procurant à ses conclusions, une grande signification. Fort de ce contexte, il est permis de statuer que la réalisation de l'autoroute 30 se révèle très urgente sachant que la réalisation d'un projet de cette envergure peut nécessiter des délais pouvant varier entre 3 à 5 ans.

PLAN DE TRANSPORT MONTÉRÉGIEN

Le ministère des Transports du Québec a présenté à la fin de l'année 2001, le préliminaire de son plan de transport pour la Montérégie. En introduction au rapport, il est clairement mentionné que le plan de transport régional est un:

"... des instruments que privilégie le ministre des Transports du Québec (MTQ) pour l'aider à faire les choix les plus judicieux possible en matière de transport en y associant le milieu. Il permet d'établir un diagnostic de la situation des transports dans une région et de proposer des pistes de solutions aux principaux problèmes qui l'affectent, en tenant compte des enveloppes budgétaires disponibles ainsi que des orientations du milieu et du Ministère. Le plan constitue en fait un cadre général d'intervention qui balisera l'action du MTQ et de ses partenaires pour les quinze prochaines années".

Cinq grandes problématiques de transport sont soulevées dans cette étude préliminaire, à savoir:

- La mobilité des personnes et des marchandises entre la région et l'île de Montréal;
- La desserte par transport collectif de la "Rive-Sud immédiate";
- La sécurité et la fonctionnalité du réseau routier;
- Le transport des marchandises vers l'Ontario et les États-Unis;
- La qualité de vie et de l'environnement.

En conclusion à cette étude, en tenant compte des objectifs et problèmes décrits précédemment, le MTQ fait état que les tronçons de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine, de même qu'entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, constituent des discontinuités majeures au réseau autoroutier, s'avérant par conséquent un obstacle au développement économique non seulement pour la région, mais aussi pour le Québec tout entier.

Dans son plan de transport, le MTQ mentionne que la complétion de l'autoroute 30 s'avérera un soutien à l'économie et au commerce extérieur (orientation 1). De plus, la réalisation de ce projet autoroutier constitue aussi une des trois solutions préconisées à l'orientation 2 qui entend "accroître l'efficacité des liens avec Montréal dans une perspective de développement durable".

En somme, le ministère des Transports, dans son rapport sur le plan de transport, conclue que la réalisation de l'autoroute 30 se veut prioritaire et constitue une solution de rechange à la traverse de l'île de Montréal, et ce, plus spécifiquement pour le transport lourd.

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES (CITM)

Ayant siégé en 1999 et 2000 sur une période de plus de 18 mois, le Comité interrégional pour le transport des marchandises a réuni plus de 70 décideurs provenant de milieux différents afin de développer une vision commune de l'avenir de l'industrie du transport des marchandises dans la région de Montréal. Ce comité regroupait les acteurs suivants: Conseils régionaux de développement de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie. De tous les décideurs rassemblés autour de la table du CITM, la moitié provenait du milieu industriel. Les municipalités, les syndicats et les milieux d'affaires et de développement économique se sont aussi regroupés autour de ces intervenants afin de compléter le groupe de concertation.

Ce comité avait pour mandat de produire un plan d'action stratégique afin de consolider et développer l'industrie du transport des marchandises dans la grande région de Montréal.

À partir de cette mobilisation, quatre enjeux prioritaires ont été identifiés et développés afin de structurer la préparation du Plan d'action stratégique, soit: La congestion routière, les conditions favorables au développement de l'industrie du transport des marchandises, l'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain ainsi que les atouts et les forces de la région. Pour chacun de ces enjeux, un diagnostic et des recommandations ont émané au terme de l'implication active de l'ensemble des membres du CITM.

Ce comité s'est d'ailleurs fixé les objectifs suivants:

- Faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur;
- Assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises;
- Miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique;
- Relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement.

Au nombre des recommandations émises par le comité après plus de 18 mois de rencontres et d'études, apparaît comme solution à la recommandation n° 1: "Procéder à la voie de contournement de l'île de Montréal par le prolongement de l'autoroute 30". Cette solution a donc été retenue comme prioritaire par les 5 grandes régions comme étant un outil pour améliorer le transport des marchandises sur l'île de Montréal et par le fait même permettre le développement économique de cette industrie.

PRIORITÉ POUR LE MILIEU

La priorité de concrétiser l'autoroute 30 ne revêt aucun doute pour le milieu. Ce dossier attendu depuis plus d'une quarantaine d'années fait l'unanimité au sein de la population de la région et des intervenants politiques touchés par l'ensemble du projet. Au niveau du Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM), ce projet a fait l'objet à de nombreuses reprises d'une identification prioritaire aux différents sommets économiques et il est toujours apparu en tête de liste à sa grille d'interventions. Ce dossier reçoit aussi l'accord des intervenants socio-économiques de l'ensemble de la Montérégie. Ce souhait et ce consensus du milieu sur l'importance de ce projet et l'urgence de le réaliser ont d'ailleurs été soulevé par M. Alain Cloutier, commissaire et président de la Commission, de même que Mme Louise Roy, commissaire au rapport d'enquête et d'audiences publiques, lors de la tenue des audiences publiques tenues par le BAPE en 1997 pour le prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20.

Il va de soi que ce projet, même s'il se veut très important pour tous, présente quand même des oppositions quant à son tracé. Celui-ci ne peut en effet faire unanimité. Les avantages que peuvent y retrouver certains représentent souvent des inconvénients pour certains autres, et vice versa. Par contre, même en l'absence d'un consensus parfait sur le tracé, le milieu est d'accord sur l'importance et l'obligation de finaliser ce projet.

PRIORITÉ POLITIQUE

Le dossier de l'autoroute 30 est passé au cours des quarante dernières années d'un projet de niveau local, à celui d'un niveau régional et maintenant même national. En plus de faire l'unanimité à l'échelle locale et régionale, ce projet a reçu récemment l'aval des paliers provincial et fédéral. Le Gouvernement du Québec l'a d'abord confirmé via l'annonce de son plan de transport de la grande région de Montréal, produit au début de l'année 2000 et par la suite par les avis émis par son ministère des Transports. Les propos du ministre Guy Chevrette en mai 2001 et de Mme Pauline Marois, ministre des Finances, en octobre dernier, sont venus reconfirmer l'importance et la priorité données à ce dossier.

Au niveau fédéral, les ministres Paul Martin (Finances) et David Collenette (Transports), ont indiqué, à la Chambre des communes en février dernier, que le projet de l'autoroute 30 se veut, avec trois autres projets de transport, une priorité nationale. Ottawa confirmait par le fait même l'importance stratégique de ce projet au niveau canadien et garantissait son inclusion au nouveau programme de fonds d'infrastructure devant entrer en vigueur dès le mois d'avril prochain.

Tous les intervenants locaux, régionaux, provinciaux et nationaux sont donc d'accord pour établir que le dossier de l'autoroute 30 est un dossier prioritaire et structurant pour l'économie. Les Gouvernements disposent de plus de toutes les autorisations nécessaires afin de compléter ce projet, à l'exception du tronçon de 7 km faisant actuellement l'objet de la présente audience publique.

Le Comité se dit confiant que les commissaires sauront tenir compte de l'importance de ce dossier pour l'ensemble de la population et qu'ils sauront prendre les meilleures décisions dans l'intérêt des contribuables et trouver un juste équilibre entre les intérêts collectifs et particuliers de chacun.

CHAPITRE 4 – RECOMMANDATIONS SUR LE TRACÉ

Le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 n'a aucunement la prétention d'affirmer posséder l'expertise ni la compétence pour déterminer de façon technique, le tracé à privilégier dans le cadre du projet, et ce, dans l'intérêt des riverains et des citoyens de ce secteur.

Le travail effectué par le Comité depuis plus de dix ans dans le cadre des études d'impacts, autant au niveau du tronçon ouest que pour celui présentement en audience publique, se sera toujours révélé un travail de groupe de pression ayant à s'assurer que le promoteur mette tout en œuvre pour respecter l'échéancier de réalisation et les intérêts du milieu. À cet effet, le Comité a, au cours des six dernières années, et ce, d'une façon régulière à raison d'un minimum de quatre fois par année, rencontré le promoteur pour le présent dossier afin de s'assurer des aspects suivants:

- Qu'il prévoit des sommes d'argent suffisantes pour permettre la réalisation d'une étude d'impact complète et sérieuse;
- Qu'il procède à l'embauche de consultants compétents dans l'analyse d'impacts;
- Qu'il s'assure de consulter tous les organismes pouvant éventuellement avoir à se prononcer sur le projet et qui risqueraient de nuire au projet;
- Qu'il s'assure de présenter son projet aux citoyens concernés afin de tenir compte de leur préoccupation;
- Qu'il s'assure que les intervenants maintiennent un rythme et une cadence régulière ne retardant pas le projet;

De plus, le Comité a effectué des pressions auprès des instances politiques afin de s'assurer que le promoteur ait les sommes nécessaires à la réalisation de son mandat.

Dans le cadre du tronçon présentement en audiences publiques, cette vigilance sur la progression du dossier s'est donc exercée sur une durée de plus de neuf ans, soit de 1993 à aujourd'hui. En voici les grandes étapes:

- De juillet 1993, soit lors du lancement de l'avis de projet par le promoteur au ministère de l'Environnement, jusqu'en 1996, le Comité a fait des pressions afin que le promoteur s'approprie les sommes nécessaires et engage les consultants requis à la réalisation de l'étude d'impact;

- De 1996 à 1998, le promoteur a procédé à la réalisation de l'étude d'impact. Dès 1997, des rencontres techniques ont eu lieu avec le milieu, certains organismes, les directeurs généraux et les urbanistes des villes touchées par le projet. Lors de nos réunions de coordination tenues avec le promoteur, nous avons noté les rencontres suivantes effectuées par ce dernier.
 - le 10 décembre 1997, le promoteur a présenté le projet au préfet de la MRC de Roussillon, ainsi qu'aux maires des quatre villes touchées par les travaux;
 - En février 1998, le promoteur a rencontré un Comité formé des gens d'affaires de Roussillon;
 - Le 19 mars 1998, le promoteur a effectué une rencontre de consultation auprès des ministères et organismes touchés par le projet;
 - Les 16 et 17 juin 1998, le promoteur a tenu des séances d'information publique;
- Le 10 février 1998, le milieu créait le Comité intermunicipal des quatre villes sur lesquels siégeaient deux conseillers de chacune des quatre villes riveraines au projet. Ce comité, dont le mandat consistait à assurer le lien avec le secteur, a procédé à de nombreuses rencontres avec le promoteur;
- Le 12 août 1998, le Comité intermunicipal mandatait la firme D. Gauthier et associés afin d'évaluer les problèmes sectoriels s'inscrivant au tracé proposé de la 132;
- Le 26 octobre 1998, le promoteur déposait l'étude d'impact au ministère de l'Environnement du Québec;
- Le 17 mars 1999, le promoteur recevait les questions et commentaires du ministère de l'Environnement sur l'étude d'impact;
- Le 14 avril 1999, le promoteur recevait le rapport du Comité intermunicipal appuyant l'étude d'impact et le choix du tracé.
- Le 15 février 2000, le Comité intermunicipal déposait au promoteur le rapport "Position intermunicipale pour l'aménagement du prolongement de l'autoroute 30" et présentait 43 demandes;
- Le 1^{er} mai 2000, le promoteur fournissait les réponses aux 43 demandes;
- Le 6 juin 2000, le promoteur rencontrait le conseil municipal de Sainte-Catherine;

- En août 2000, le promoteur rencontrait le Conseil de la MRC de Roussillon;
- En juin 2001, les quatre villes touchées par les travaux appuyaient, par résolution du Conseil, le projet présenté par le promoteur;
- En juin 2001, la ville de Sainte-Catherine retirait son appui au tracé par voie de résolution de conseil.

Ces quelques activités et étapes du projet ont été enregistrées par notre Comité lors des réunions techniques tenues d'une façon régulière avec le promoteur. Sans être consignées, nous savons pertinemment bien qu'une multitude d'autres rencontres a été tenue par le promoteur, et ce, autant avec les élus du secteur, le Comité intermunicipal formé en 1998, que les commerçants du secteur. Le promoteur n'a aucunement ménagé ses efforts pour rencontrer les intervenants et tenir compte des préoccupations des citoyens. À titre d'exemple, à notre demande, le promoteur, au cours des quatre dernières années, a présenté le projet à trois reprises aux membres de notre Comité.

Le promoteur a aussi injecté les sommes, procédé à l'engagement des experts nécessaires à la réalisation d'une étude complète et pris plus de temps qu'il n'en fallait pour consulter le secteur et tenir compte de ses préoccupations. Cette préoccupation des besoins du secteur a retardé la livraison de l'étude d'impact d'au minimum deux ans et fait doubler la valeur du coût des travaux du projet à prévoir pour ce secteur.

Tel que mentionné en début de texte, notre Comité, sans avoir les compétences nécessaires pour statuer sur le tracé optimal au plan technique, ne peut qu'entériner la recommandation du promoteur, tant au niveau du choix de tracé que des mesures de mitigation mises en place. Tel que mentionné précédemment, cet appui repose sur une série de facteurs que notre Comité a pu vérifier au cours des années, à savoir:

- Le promoteur a procédé à l'engagement d'experts compétents et reconnus dans la réalisation d'études d'impact;
- Le promoteur a investi les sommes nécessaires à la réalisation d'une étude sérieuse. Le budget n'a jamais, à notre point de vue, été un problème pouvant limiter la qualité des études effectuées;
- Le promoteur a délégué du personnel suffisant et compétent pour réaliser les études, et a aussi rencontré les intervenants afin d'expliquer le projet et tenir compte des préoccupations des citoyens;

- Le promoteur a pris le temps nécessaire, et parfois plus qu'il n'en fallait, pour réaliser une étude sérieuse. L'étude d'impact s'est échelonnée sur une période de près de 6 ans, ce qui se veut relativement long en tenant compte qu'il s'agisse d'un tronçon de 7 km seulement;
- Le promoteur a tenu compte des demandes du secteur. Le coût révisé des travaux pour ce projet au cours des trois dernières années en est une preuve tangible.

En plus des raisons décrites précédemment, notre Comité appuie les recommandations du promoteur quant au tracé pour les raisons suivantes:

- Le promoteur est propriétaire des emprises nécessaires à la réalisation des travaux;
- Le tracé de l'autoroute 30 dans l'emprise de la route 132 est connu depuis au moins le début des années 1970;
- Le tracé de l'autoroute 30 dans l'emprise de la route 132 apparaît depuis de nombreuses années au schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon;
- Les quatre municipalités riveraines qui ont la responsabilité du développement de ce secteur et qui possèdent l'autorité nécessaire à l'émission des permis de construction connaissaient très bien l'existence de ces emprises;
- Le milieu agricole a appuyé le tracé de l'autoroute lors de la tenue des audiences publiques du tronçon ouest en prenant en considération le tracé global du projet, à savoir, le maintien du tracé de la route 132 au présent tronçon.

Notre Comité est très conscient des problèmes à court terme que la construction d'un tel projet pourra créer à la rentabilité des entreprises commerciales situées au frontage de la route 132. Par contre, nous croyons qu'il est possible pour le promoteur de prévoir des méthodes de construction adéquates permettant de tenir compte de leurs préoccupations, à savoir, entre autres:

- Toujours permettre l'accès aux commerces;
- Minimiser les problèmes de bruit et de poussières;
- Réduire au minimum le temps des travaux réalisés face à un commerce;
- Informer quotidiennement les commerçants sur l'évolution des travaux;
- Afficher dans les journaux et autres médias d'information, l'évolution des travaux.

CONCLUSION

En guise d'amorce à la conclusion, nous vous insérons en rappel, SIX BONNES RAISONS de terminer l'autoroute 30 et conséquemment, convaincre les commissaires à ces présentes audiences publiques de formuler leur aval au dossier afin que ce projet puisse finalement se concrétiser dans sa globalité et qu'il puisse s'exécuter dans les meilleurs délais:

- L'autoroute 30 fait unanimité et consensus depuis plus de quinze ans;
- Non plus seulement locale et régionale, l'autoroute 30 est désormais une revendication nationale dont l'urgence est partagée par de multiples groupes et associations économiques, d'affaires et de transport;
- L'autoroute 30 est désormais reconnue comme une "priorité nationale" en matière de transport par les deux paliers de gouvernement et Ottawa et Québec nous assurent de la disponibilité des sommes budgétaires nécessaires;
- L'autoroute 30 est essentielle au développement économique, non seulement de la Montérégie mais de la grande région métropolitaine et de tout l'est du Canada. C'est un axe crucial pour l'accessibilité et les échanges avec les marchés ontarien et américain;
- L'autoroute 30 est nécessaire comme voie de contournement de Montréal en guise de solution au problème de congestion et de mobilité sur l'île de Montréal et sur ses liens inter-rives.
- L'Autoroute 30 ne disposera de sa réelle vocation que lorsqu'elle sera complétée dans son intégralité du point A au point B. Dans cette optique, tenant compte que le BAPE émettait en 1997 un avis favorable au tronçon ouest de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, nous ne sommes en réalité qu'à 7 km près de voir enfin se réaliser l'autoroute 30 sur ses 150 km.

Pour l'ensemble de ces raisons, et pour le bien de la Montérégie et de la grande région de Montréal, il nous apparaît nécessaire, Messieurs et Mesdames les Commissaires, que l'intérêt collectif doive primer dans un tel genre de dossier, d'autant plus qu'il est reconnu comme prioritaire et urgent par quantité d'intervenants.

Si l'on s'arrête plus spécifiquement à ce tronçon Est entre Candiac et Sainte-Catherine, qui nous rassemble tous aujourd'hui, cela fait déjà cinq ou six ans que le dossier chemine, et pas moins de quatre ans qu'il est de notoriété publique, alors que le MTQ le rendait public en 1998.

Sans disposer de toute l'expertise et des données nous permettant de statuer de façon non équivoque sur le tracé à privilégier, il n'en demeure pas moins qu'à la lumière des informations disponibles, le tracé nord via l'emprise de la route 132 nous apparaît être celui de moindre impact et le plus susceptible de respecter l'urgence du dossier en terme de procédures et d'échéancier de réalisation.

Il serait en effet dommage de voir ce projet névralgique de transport être à nouveau déphasé d'un certain nombre d'années pour un tronçon de quelque 7 km, soit 4,6 % du trajet total, sur les 150 km que comptera l'autoroute une fois terminée.

Il appert de plus, à première vue, que l'option nord du tracé comporte intrinsèquement moins de perturbations sur le milieu récepteur, étant donné que la configuration et la vocation des espaces touchés sont déjà de natures urbaines et que les emprises appartiennent déjà au promoteur.

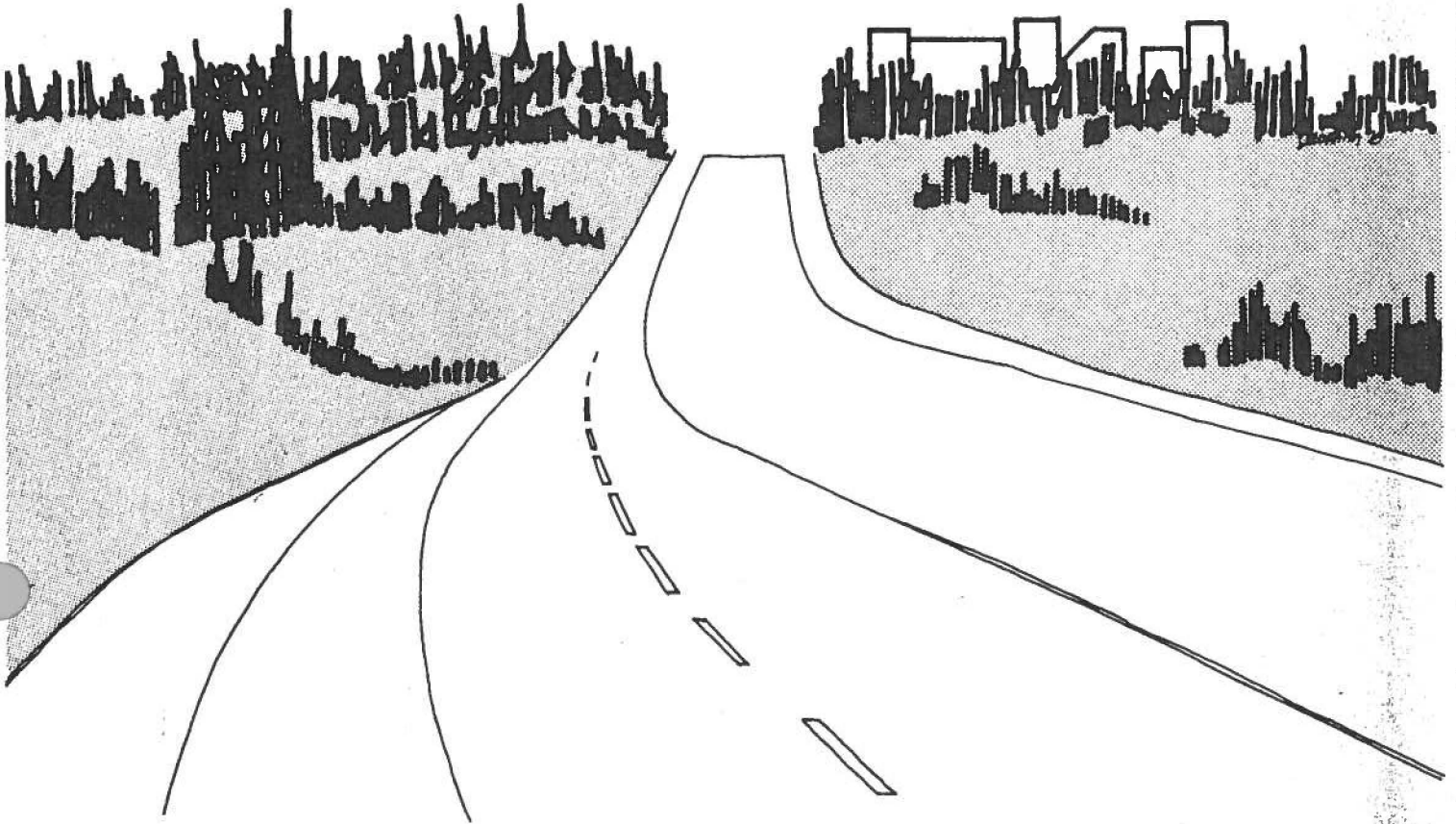
Bref, nous approuvons et partageons la pertinence des mesures d'atténuation qui seront mises en place par le promoteur pendant la période de construction, afin de ne pas trop perturber le milieu récepteur.

C'est donc avec confiance et conviction que nous anticipons l'analyse que feront le BAPE et ses commissaires de la teneur de ces audiences publiques et nous sommes persuadés qu'ils sauront traiter ce dossier avec responsabilité et professionnalisme tout en étant conscients de la prémisse d'urgence qui prévaut à l'origine de la question qui nous réunit ici aujourd'hui.

Mesdames, Messieurs les Commissaires, nous vous remercions de votre attention et vous souhaitons la meilleure des réflexions.

ANNEXE 1: TABLE DES MATIÈRES ÉTUDE D'IMPACT DE 1978

 Ministère des Transports



AUTOROUTE 30

maple grove à sainte-catherine

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

 Lalonde
Girouard
Letendre
& Associés

Ingénieurs
conseils

RAPPORT FINAL

mars 1978

SOMMAIRE

Le présent rapport constitue l'étude d'impact sur l'environnement du tronçon de l'Autoroute 30 devant relier Maple Grove à Sainte-Catherine, sur la rive sud de Montréal. On a donc procédé à un inventaire détaillé des diverses ressources de ce milieu. Une liste des activités de construction impliquées par le projet fut ensuite dressée et complétée par celles engendrées à l'existence ainsi qu'à l'utilisation de l'autoroute elle-même.

Deux variantes furent d'abord retenues, soit les variantes 1 et 2; une troisième s'y ajouta (variante 3), se voulant une optimisation du tracé éventuel.

Les impacts escomptés furent transposés sur une matrice, constituant l'outil de travail utilisé; on a par la suite déterminé l'intensité relative de ces impacts, grâce à une connaissance approfondie du milieu.

L'équipe pluridisciplinaire affectée à cette étude en vint ensuite à un consensus, en ce qui a trait à l'importance de chacun des paramètres de l'environnement (en pourcentage), ainsi que leurs composantes respectives. Puis, on procède à la compilation des impacts (à court et à long terme) pour toutes les caractéristiques du milieu, une importance supérieure étant accordée aux impacts à long terme.

Des calculs précités, il ressortit qu'une variante minimisait les impacts négatifs sur l'environnement; il s'agissait de la variante 3, élaborée précisément dans le but de constituer un tracé optimal. Cette variante, que nous proposons, obtient une performance environnementale de 30% meilleure que les deux autres, qui s'équivalent (à 1% près) à toutes fins pratiques.

Un test statistique servit ensuite à vérifier la robustesse de notre conclusion, faisant intervenir une amplitude de variation de $\pm 50\%$ sur l'importance à accorder, dans la pondération subjective, aux paramètres considérés.

Une synthèse du rapport fut ensuite rédigée, mettant en évidence les caractéristiques locales essentielles, telles que l'agriculture prospère et l'urbanisation progressive. Des recommandations précises s'ensuivirent, d'après les préoccupations environnementales exprimées au cours de l'étude.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
SOMMAIRE	I
1. Introduction	1.1
2. Inventaire et analyse de la zone d'étude	2.1
2.1 Découpage du corridor	2.1
2.2 Air	2.3
2.2.1 Climatologie	2.3
2.2.2	2.18
2.2.3 Qualité de l'air	2.21
2.3 Sol	2.28
2.3.1 Géomorphologie	2.28
2.3.2 Erosion	2.29
2.3.3 Dépôts de surface	2.29
2.4 Eau	2.31
2.4.1 Hydrologie	2.31
2.4.2 Rivière Châteauguay	2.33
2.5 Faune et flore	2.36
2.5.1 Végétation	2.36
2.5.2 Faune terrestre, avienne et semi-aquatique	2.49
2.5.3 Faune aquatique	2.52
2.6 Agriculture	2.55
2.6.1 Caractéristiques générales de la zone d'étude ..	2.55
2.6.2 Potentiel agricole des sols	2.56

TABLE DES MATIERES (suite...)

	<u>Page</u>
2.6.3 Drainage artificiel	2.57
2.6.4 Production agricole	2.58
2.6.5 Dynamisme agricole	2.60
2.7 Aménagement du territoire	2.64
2.7.1 Urbanisation et occupation du territoire	2.64
2.7.2 Caractéristiques des populations	2.68
2.7.3 Qualité des bâtiments	2.69
2.8 Potentiel récréatif et culturel	2.72
2.9 Aspect visuel	2.73
2.10 Valeurs foncières	2.77
2.10.1 Prix des terres	2.77
2.10.2 Prix des maisons	2.80
2.10.3 Spéculation	2.81
2.11 Circulation	2.83
2.12 Conflits ponctuels	2.85
3. Impacts	3.1
3.1 Description des variantes	3.1
3.1.1 Variante 1	3.1
3.1.2 Variante 2	3.2
3.1.3 Variante 3	3.2

TABLE DES MATIERES (suite...)

	<u>Page</u>
3.2 Impacts sur l'air	3.3
3.2.1 Microclimat	3.3
3.2.2 Poussière	3.7
3.2.3 Bruit	3.8
3.2.4 Qualité de l'air	3.21
3.3 Impact sur le sol	3.34
3.3.1 Topographie et pentes	3.34
3.3.2 Erosion	3.34
3.3.3 Dépôts de surface	3.36
3.3.4 Banc d'emprunt	3.38
3.4 Impact sur l'eau	3.39
3.4.1 Débit, niveau et drainage	3.39
3.4.2 Sédimentation	3.44
3.4.3 Toxicité	3.44
3.5 Impacts sur la faune et la flore	3.47
3.5.1 Végétation	3.47
3.5.2 Faune terrestre, avienne et semi-aquatique	3.56
3.5.3 Faune aquatique	3.57
3.6 Agriculture	3.60
3.6.1 Fertilité	3.60
3.6.2 Utilisation agricole du sol	3.61
3.6.3 Vocation agricole	3.73

TABLE DES MATIERES (suite...)

	<u>Page</u>
3.7 Aménagement du territoire	3.76
3.7.1 Fonction résidentielle	3.76
3.7.2 Fonction commerciale	3.82
3.7.3 Fonction industrielle	3.84
3.7.4 Relocalisation	3.86
3.7.5 Cohésion de quartier	3.88
3.7.6 Infrastructure	3.91
3.8 Equipements sportifs et culturels	3.93
3.9 Impact visuel	3.95
3.10 Valeurs foncières	3.100
3.11 Circulation	3.102
4. Matrice	4.1
4.1 Elaboration	4.1
4.2 Pondération	4.4
4.2.1 Pondération des activités	4.4
4.2.2 Evaluation du poids des paramètres	4.5
4.2.3 Performance des variantes	4.7
4.3 Etude de sensibilité des résultats	4.9

TABLE DES MATIERES (suite...)

	<u>Page</u>
5. Synthèse et recommandations	5.1
5.1 Synthèse	5.1
5.2 Recommandations	5.4
5.2.1 Air	5.4
5.2.2 Sol	5.7
5.2.3 Eau	5.8
5.2.4 Faune et flore	5.11
5.2.5 Agriculture	5.14
5.2.6 Aménagement du territoire	5.16
5.2.7 Aspect visuel	5.17
 LISTE DES CARTES	 VIII
LISTE DES TABLEAUX	IX
LISTE DES FIGURES	XII
 BIBLIOGRAPHIE	
 LISTE DES ANNEXES	
 LISTE DES DOCUMENTS DE TRAVAIL	
 LISTE ALPHABETIQUE DES PERSONNES CONSULTEES	
 LISTE DU PERSONNEL AFFECTE A L'ETUDE	

LISTE DES CARTES

<u>Numéro</u>	<u>Description</u>
1	Situation géographique générale de l'Autoroute 30
2.1	Découpage du corridor
2.2	Carte isosonique
2.3	Géomorphologie
2.4	Drainage
2.5.1	Carte des boisés
2.5.3	Faune aquatique et semi-aquatique
2.6.2	Potentiel agricole des sols
2.6.4	Utilisation des sols
2.6.5	Carte analytique de l'agriculture
2.7.1	Urbanisation
2.7.2 a	Carte des bâtiments - Chemin Haut de la Rivière et boulevard Salaberry
2.7.2 b	Carte des bâtiments - Boulevard Saint-Jean-Baptiste, Route 138
2.7.2 c	Carte des bâtiments - Rang Sainte-Marguerite.
2.7.2 d	Carte des bâtiments - Route #132.
2.9	Aspect visuel
2.12	Conflits ponctuels
3.2.3	Impact sonore - Variantes 1, 2 et 3
4	Matrice d'impact
6	Variante proposée

LISTE DES TABLEAUX

<u>Numéro</u>	<u>Description</u>	<u>Page</u>
2.2.1	Nombre de jours de gel (moyenne 1941-1970)	2.4
2.2.2	Direction des vents à 8 h du matin (pourcentages pour 1973-1974-1975)	2.6
2.2.3	Direction des vents selon les saisons (pourcentages 1973-1974-1975)	2.8
2.2.4	Précipitations moyennes pour 1973-1974-1975	2.12
2.2.5	Nombre de jours avec précipitation de pluie durant l'hiver (1941-1970)	2.13
2.2.6	Nombre de jours par année avec précipitation	2.14
2.2.7	Chute de neige maximale en 24 heures (1941-1970)	2.16
2.2.8	Nombre de jours avec grêle ou verglas	2.17
2.2.9	Lectures de CO pendant la journée	2.24
2.2.10	Lectures de CO aux heures de pointe	2.25
2.4.1	Superficie des bassins de drainage	2.32
2.4.2	Débits et niveaux (arbitraires) à la station 030905	2.35
2.5.1	Classement des boisés selon certains critères	2.48
2.7.1	Population des municipalités dans le corridor à l'étude	2.70
2.10	Valeurs des terres à l'arpent selon le type de sol	2.78
2.11	Ecoulement de la circulation, en J.M.E., par tronçons de route	2.84
3.2.1	Longueurs d'emprise protégées ou non du vent, pour chaque variante	3.4
3.2.2	Nombre de maisons, bâtiments de ferme et de résidents affectés par le bruit - Variante 1	3.15

LISTE DES TABLEAUX (suite...)

<u>Numéro</u>	<u>Description</u>	<u>Page</u>
3.2.3	Nombre de maisons, bâtiments de ferme et de résidents affectés par le bruit - Variante 2	3.16
3.2.4	Nombre de maisons, bâtiments de ferme et de résidents affectés par le bruit - Variante 3	3.17
3.2.5	Nombres cumulatifs de maisons, de bâtiments de ferme et de résidents affectés par le bruit	3.18
3.2.6	Facteurs d'émission selon le type de conduite	3.26
3.2.7	Ecoulement de la circulation aux abords de Châteauguay	3.27
3.2.8	Concentrations extrapolées de divers polluants	3.31
3.3	Type de dépôts de surface	3.37
3.4	Dimensions des ponceaux pour les divers cours d'eau	3.42
3.5.1	Aires occupées par l'emprise	3.48
3.6.1	Superficie occupée par l'emprise de l'Autoroute 30, selon l'utilisation agricole du sol (été 1977)	3.62
3.6.2	Superficie des extrémités de terres isolées par l'Autoroute 30, selon l'utilisation agricole du sol (été 1977)	3.63
3.6.3	Superficie des terres agricoles qui seront abandonnées, selon l'utilisation agricole du sol (été 1977)	3.65
3.6.4	Superficie totale des terres agricoles perdues à cause de l'Autoroute 30, selon l'utilisation agricole du sol (été 1977)	3.66
3.6.5	Nombre de lots affectés par l'Autoroute 30	3.67
3.7.1	Expropriation: nombre de maisons, dépendances, commerces et personnes touchés par l'emprise de chaque variante, à la rencontre des principales routes	3.77
3.7.2	Nombre et genre de commerces affectés	3.83

X

LISTE DES TABLEAUX (suite...)

<u>Numéro</u>	<u>Description</u>	<u>Page</u>
4.2.1	Pondération des paramètres de l'environnement	4.6
4.2.2	Performance relative des variantes	4.8
4.3.1	Tests de sensibilité, distribution des notes	4.12
4.3.2	Comparaison des tronçons et des tracés	4.13

LISTE DES FIGURES

<u>Numéro</u>	<u>Description</u>	<u>Page</u>
2.2.1	Diagramme de la direction des vents - Années 1973-1974-1975 - Mercier et Saint-Constant	2.7
2.2.2	Diagramme de la direction des vents - Années 1973-1974-1975 - Mercier	2.9
2.2.3	Diagramme de la direction des vents - Années 1973-1974-1975 - Saint-Constant	2.10
3.2.1	Nomographe L_{10} (sans égard à une quelconque barrière acoustique)	3.9
3.2.2	Nomographe avec écran sonore	3.11
3.2.3	Niveau de bruit versus distance de la ligne centrale de l'Autoroute à l'observateur	3.13
3.2.4	Distribution cumulative des émissions d'après la longueur du trajet parcouru	3.23
3.2.5	Fonctions d'émission selon la vitesse des véhicules	3.24
3.2.6	Facteur de conversion du taux d'émission de référence pour une année future quelconque	3.30