

164

DM39

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

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

**Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement (BAPE)**

**MÉMOIRE
CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA
MONTÉRÉGIE (CRDM)**

**Adopté dans le cadre du Conseil d'administration du CRDM
le
18 mars 2002**

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	ii
Présentation du Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM)	1
Introduction	3
Avantages liés à la réalisation de la 30	6
Consensus de la Montérégie en regard à la priorisation du parachèvement complet de l'autoroute 30	9
Autres activités ou comités de concertation où l'autoroute 30 fait l'objet d'un consensus	11
Positionnement et recommandations du CRDM au BAPE	13
Conclusion	15

AVANT-PROPOS

La présente constitue le mémoire du Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM) dans le cadre des audiences publiques sur l'environnement portant sur le projet de construction de l'autoroute 30 entre la municipalité de Sainte-Catherine et l'autoroute 15.

Ces audiences revêtent beaucoup d'importance aux yeux du CRDM et de l'ensemble des partenaires de la Montérégie dans la mesure où :

- Ces audiences concernent un projet d'envergure (cf. l'autoroute 30), maintes fois cité comme vital au développement économique et social de la Montérégie, de la Métropole, et de tout le Québec;
- L'ensemble des facettes liées au projet de parachèvement complet de l'autoroute 30 (dont le tronçon qui fait actuellement l'objet d'audiences publiques) se doit de cheminer rapidement et efficacement puisque le contexte actuel n'a jamais été aussi favorable à la réalisation de la 30 compte tenu que les gouvernements fédéral et provincial ont clairement annoncé leur volonté de réaliser cet axe routier, en priorité.

Dans cette optique, les présentes audiences publiques sont une opportunité pour le CRDM - et les principaux décideurs concernés par la croissance économique de la région et la qualité de vie des citoyens qui y résident - de porter à l'attention de la Commission du Bureau des audiences publiques les principaux éléments touchant le tronçon à l'étude, mais également de faire valoir l'ensemble des préoccupations et recommandations concernant le projet de l'autoroute 30 dans sa globalité.

Un point mérite ici d'être précisé : **le CRDM ne prétend en aucune manière avoir l'expertise nécessaire pour juger des impacts techniques inhérents au choix d'un tracé, et ce dans la mesure où la mission première de notre Conseil régional est la concertation.**

Nous comptons donc, dans le cadre du présent mémoire, faire valoir davantage certains arguments d'ordre général inhérents au dossier de l'autoroute 30, dossier qui constitue une véritable priorité régionale et qui interpelle l'ensemble des partenaires métropolitains, montérégiens et québécois concernés par une voie de contournement à l'Île de Montréal.

Nous faisons pleinement confiance à l'expertise des associations et des organismes interpellés par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement en regard au tronçon à l'étude (cf. tels l'Union des producteurs agricoles (UPA), l'Association du camionnage du Québec, le Conseil du patronat, le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, les Chambres de commerce, etc.), de même qu'aux études qui ont été réalisées en rapport au projet de l'autoroute 30 dans son ensemble : incluant le tronçon à l'étude qui a fait l'objet d'une analyse d'impacts sérieuse de la part du promoteur du projet, à savoir le ministère des Transports du Québec (MTQ).

De plus, nous faisons également confiance au processus de consultations qui a été mené par le promoteur jusqu'à maintenant dans le cadre du tronçon Sainte-Catherine et qui se poursuit via les audiences publiques qui ont été annoncées. Nul doute que ces consultations ont été et seront éclairantes pour la Commission et devraient permettre à tous et chacun de faire valoir leur position et leurs recommandations.

À titre d'organisme régional de concertation, nous sommes donc sensibles au processus de consultations qui se déroule et nous sommes respectueux de la diversité des points de vue qui seront émis par l'ensemble des partenaires politiques, économiques, environnementaux et sociaux.

Nous croyons qu'il est des plus pertinents pour le CRDM de s'inscrire dans le cadre de ces consultations et c'est dans une optique de défense et de promotion des intérêts de la Montérégie que se situe le présent mémoire.

Outre ce bref avant-propos, le présent mémoire comporte divers chapitres qui sont les suivants :

- Une présentation du Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM);
- Une introduction, laquelle fera ressortir les principaux éléments de problématiques et d'enjeux liés au projet de l'autoroute 30, ainsi que les avantages économiques liés à la réalisation de l'autoroute 30 au niveau des principaux secteurs d'activités en Montérégie;
- Une synthèse des consensus de la Montérégie en regard à la priorisation du parachèvement complet de l'autoroute 30, depuis la création du CRDM en 1987;
- Les recommandations et consensus émanant des diverses activités de concertation menées en Montérégie ou via divers comités de travail qui ont réfléchi à la problématique du transport en Montérégie et sur le territoire de la métropole;
- Le positionnement et les recommandations du CRDM dans le cadre de la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE);
- Une conclusion.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez au mémoire du CRDM et aux recommandations qui vous seront transmises par l'ensemble des partenaires de la Montérégie. En espérant que ces diverses positions éclairent votre analyse et convergent en faveur de la réalisation, dans les meilleurs délais, de l'axe autoroutier de la 30 au niveau du projet dans son ensemble.

PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MONTÉRÉGIE (CRDM)

Le Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM) est reconnu et désigné par le gouvernement du Québec comme le porte-parole de la région en matière de développement régional, et ce pour l'ensemble des secteurs d'activités ayant une incidence sur la croissance économique de la Montérégie et la qualité de vie des citoyens de la région.

Créé en 1987 pour assurer le suivi des engagements du premier Sommet socio-économique de la Montérégie (cf. plus de 100 M \$ en terme d'engagements financiers de la part du gouvernement du Québec et des promoteurs de la région), la mission du CRDM est de favoriser le développement de la région en assurant une concertation soutenue entre les partenaires régionaux, locaux, sectoriels et gouvernementaux.

Les principaux mandats du CRDM sont les suivants :

- Réaliser une planification stratégique régionale en vue de définir les grandes priorités et orientations de la région;
- Assurer le suivi de cette planification en collaboration avec les décideurs du milieu et les ministères;
- Signer des ententes spécifiques ministérielles afin de réaliser les priorités inhérentes à la planification stratégique régionale et afin de favoriser l'arrimage des programmes et actions des ministères aux besoins de la Montérégie;
- Gérer des Fonds régionaux de développement;
- Donner des avis au gouvernement du Québec sur tout dossier d'intérêt régional;
- Signer une Entente cadre de développement avec le gouvernement du Québec et en assurer le suivi.

Véritable instance de concertation en Montérégie, le CRDM est représentatif de l'ensemble des partenaires et des secteurs d'activités qui caractérisent la région et en font son moteur de développement.

Le Conseil d'administration du CRDM est composé de 60 partenaires répartis comme suit :

- Une vingtaine d'élus municipaux provenant des quatorze (14) MRC de la région et des municipalités les plus peuplées;
- Une quinzaine de représentants provenant des Centres locaux de développement (CLD);
- Une vingtaine de représentants provenant des principaux secteurs d'activités en Montérégie;

- Des représentants provenant du Caucus des députés ministériels (incluant la Ministre responsable de la Montérégie) et du Caucus de l'Opposition officielle.

À la lumière des informations ci-haut mentionnées, il est conséquent de souligner que le mandat général du CRDM est centré sur la concertation des forces vives du milieu (régional, local, sectoriel et gouvernemental) et que l'action du CRDM vise principalement à assurer la défense et la promotion des intérêts de la Montérégie.

Le projet de réalisation de l'autoroute 30 et les audiences publiques sur le tronçon Sainte-Catherine / autoroute 15 cadrent tout à fait avec le mandat, la mission et la vision de développement du CRDM, incluant l'ensemble de ses partenaires. Le projet de l'autoroute 30 a d'ailleurs, à maintes reprises au cours des quinze (15) dernières années, fait l'objet de discussions dans le cadre de nos instances décisionnelles (cf. comité exécutif, conseil d'administration et assemblée générale annuelle) et dans le cadre des activités de planification stratégique et de Colloques régionaux de concertation organisés par le CRDM.

À chacune de nos instances et à chaque exercice de concertation régionale, une constante est ressortie, à savoir :

- **Un consensus unanime de la part de l'ensemble des partenaires de la Montérégie sur la pertinence et la nécessité de procéder, dans les délais les plus raisonnables, à la réalisation complète de l'autoroute 30, c'est-à-dire, tant dans la portion est de la Montérégie au niveau de Sorel-Tracy, que dans la portion ouest de la région au niveau de Châteauguay jusqu'à l'autoroute 20 dans la MRC Vaudreuil-Soulanges.**

Les chapitres qui suivent présentent les principales problématiques et enjeux liés à la réalisation de la 30, ainsi que les avantages économiques inhérents au parachèvement de cet axe routier. Suivra, de façon sommaire et chronologique, l'ensemble des consensus qui ont émané en Montérégie en regard au dossier de l'autoroute 30, ainsi que les recommandations et consensus issus de diverses activités de consultation ou des comités de travail qui ont été mis en place pour réfléchir aux problématiques du transport des personnes et des marchandises.

INTRODUCTION

Le mémoire que nous déposons aujourd'hui présente certains éléments de problématique et d'enjeux qui plaident en faveur de la réalisation complète de l'autoroute 30, selon le CRDM.

À la suite de la présentation de ceux-ci, nous mettrons l'accent, au niveau des impacts économiques, sur les avantages de la 30 pour les principaux secteurs de la région.

Enfin, nous présenterons l'ensemble des consensus qui ont été dégagés en Montérégie relatifs à l'évolution de ce projet depuis une quinzaine (15) d'années. Ces informations, incluant les travaux de concertation récents menés au niveau du transport, constituent une synthèse des actions menées en Montérégie par le CRDM et ses partenaires en vue d'apporter notre support au prolongement de l'autoroute 30.

Parmi les problématiques et enjeux entourant le secteur du transport en Montérégie, quelques-uns nous semblent incontournables et font de la 30 une priorité régionale. Soulignons, notamment, les suivants :

- Le secteur du transport en Montérégie recoupe des réalités et des besoins qui sont à la fois d'ordre régional et extra-régional;
- La configuration spécifique au territoire de la Montérégie, lequel s'articule autour d'agglomérations urbaines importantes, soit la ville de Longueuil, les régions de Sorel-Tracy, Saint-Hyacinthe, Granby, St-Jean-sur-Richelieu, et Salaberry-de-Valleyfield. Ces agglomérations constituent des pôles urbains majeurs de développement économique et nécessitent, sur le plan de l'organisation et du développement régional, une cohésion et des liens routiers efficaces. La réalisation complète de l'autoroute 30 permettrait d'unifier la Montérégie, servirait à accroître le sentiment d'appartenance et donnerait un sens plus grand au concept de région, en même temps qu'elle faciliterait les échanges entre la Montérégie et les régions avoisinantes;
- La proximité de la Montérégie avec les marchés de l'Ontario et du nord-est des États-Unis (cf. plus de 100 millions de consommateurs);
- La présence du pôle majeur de développement qu'est la ville de Montréal, locomotive économique du Québec qui a besoin de liens efficaces et fluides avec les autres régions du Québec pour jouer pleinement son rôle;
- La pertinence, dans le cadre de la politique de développement local et régional du gouvernement du Québec, de favoriser l'entrepreneuriat régional et d'associer les régions à la relance économique de la province. La réalisation complète de l'autoroute 30 permettrait de structurer plus efficacement l'économie montréalaise et métropolitaine et aurait un impact majeur sur le développement des principaux secteurs d'activités des régions concernées;

- La déficience du réseau routier en Montérégie entre la 15 (Rive-sud) et la 540 (MRC de Vaudreuil-Soulanges). Les études récentes sur les déplacements intra-régionaux en Montérégie tendent à démontrer une hausse importante des déplacements à l'intérieur de la Montérégie, ce qui prouve la pertinence d'un axe routier complet est-ouest;
- L'engorgement des ponts et des artères routiers en bordure des ponts, tant sur la Rive-sud que sur l'Île de Montréal, dans la mesure où le volume de circulation vers la métropole excède sa capacité. Ce phénomène a des impacts majeurs sur la compétitivité des entreprises, le développement de la métropole, et la qualité de vie des citoyens. De plus, compte tenu qu'une part importante de la main-d'œuvre de Montréal et de la Montérégie se déplace à l'extérieur de leur région respective pour occuper un emploi et dans la mesure où cette tendance semble vouloir durer, l'amélioration des facilités de transports est urgente;
- La nécessité d'établir une voie de contournement à l'Île de Montréal, comme c'est le cas pour la majorité des métropoles américaines. Cette pertinence est d'autant plus forte dans un contexte où la nouvelle économie s'articule de plus en plus autour du libre-échange, de la mondialisation des marchés, et de l'accroissement des exportations du Québec vers les États-Unis;
- L'amélioration de la qualité de vie de la population montréalaise et métropolitaine (cf. près du tiers de la population totale du Québec) qui grâce à l'axe routier de la 30 verrait la mobilité des personnes et des marchandises grandement améliorée;
- L'isolement de la population du Sud-ouest de la Montérégie (cf. Suroît) et les difficultés de développement économique qui s'y rattachent. En raison de ces difficultés, la région de Salaberry-de-Valleyfield a été identifiée comme zone à faible développement économique (ou défavorisée) et a bénéficié d'une aide gouvernementale spéciale dans le cadre du budget Landry.
- La faiblesse du réseau routier donne lieu à des contraintes majeures en terme d'accessibilité des marchés. Des milliers d'entreprises québécoises sont directement touchées par cette situation (cf. déficience du réseau routier en Montérégie et absence d'une voie de contournement à l'Île de Montréal);
- Plusieurs études révèlent que la qualité des axes routiers est un facteur stratégique de développement économique et de choix d'un site pour une entreprise. Ce constat prend plus d'ampleur dans un contexte où les entreprises optent de plus en plus pour le « just in time » au niveau de leurs inventaires. C'est toute l'économie du Québec qui subit les contrecoups de cette situation;
- L'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Montérégie permettrait à la structure économique de ces deux (2) régions (déjà fortement en relation au niveau des affaires, de la R&D, de la formation de la main-d'oeuvre, etc) d'être beaucoup plus complémentaire;

- Le secteur transport touche de nombreuses problématiques et divers enjeux majeurs, tant en Montérégie, à Montréal que pour l'ensemble de l'économie du Québec. Soulignons, entre autres les volets suivants : le transport des marchandises, la mobilité des personnes en Montérégie, sur l'Île de Montréal et entre les deux (2) régions, les liens économiques entre la métropole et les régions limitrophes, le développement industriel, l'importance des exportations pour l'économie du Québec dans un contexte de libre-échange, l'absence d'une voie de contournement à l'Île de Montréal, les questions de sécurité routière et de transport des matières dangereuses, etc. Tous ces enjeux requièrent une analyse et des besoins spécifiques mais ils sont intimement liés entre eux, de sorte qu'une approche intégrée en matière de transport s'impose au niveau de la métropole. La réalisation de l'autoroute 30 constitue une partie de la réponse à l'ensemble de ces enjeux, et ce pour la Montérégie bien sûr mais également (et peut-être davantage) pour la ville de Montréal;
- Le plan de gestion des déplacements dans la région métropolitaine déposé en avril 2000 par le ministre des Transports du Québec (MTQ) a clairement démontré que la congestion des ponts et des artères principaux sur l'Île de Montréal (cf. boulevard métropolitain, tunnel L.H. Lafontaine, etc.) constituait un véritable problème et un enjeu de taille à la croissance économique de Montréal. Des projets pour désengorger l'Île (cf. tels un train léger sur l'estacade du Pont Champlain et le prolongement de la 30 comme voie de contournement), constituaient des solutions pertinentes à mettre de l'avant;
- Une étude du groupe Roche, experts conseils en matière de transport, réalisée en 2000 pour le compte de la Société des Ponts Champlain et Jacques-Cartier, a clairement identifié le problème de congestion (actuelle et à venir) à Montréal et proposé d'agir rapidement pour contrer ce phénomène qui risque d'être dramatique pour l'économie de tout le Québec. Parmi les solutions identifiées, le parachèvement de l'autoroute 30.

AVANTAGES LIÉS À LA RÉALISATION DE LA 30

Ce chapitre est réservé aux avantages et retombées économiques escomptées suivant la réalisation du projet de l'autoroute 30 sur l'ensemble du territoire montréalais. Bien que l'ensemble des secteurs d'activités propres à la Montérégie pourrait bénéficier du parachèvement de cet axe routier, nous présenterons ici seulement les principaux secteurs touchés directement par la 30, soit les secteurs suivants : manufacturier, agricole, tourisme, transport et municipal.

SECTEUR MANUFACTURIER ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le parachèvement de l'autoroute 30, du fait des investissements élevés associés à la construction de cet axe routier (cf. un projet total évalué à près de 600 M \$) ne peut qu'entraîner des retombées économiques majeures, et ce tant au niveau du Suroît, de la grande région de la Montérégie, de la métropole que pour l'ensemble du Québec. On envisage facilement « un boom économique » dans la région lors de la réalisation de ce projet et il est évident que le taux de population active en Montérégie, déjà élevé dans la région, serait à la hausse, notamment pour la région du Suroît, là où cet indice est plus faible que dans le reste de la Montérégie.

C'est tout le secteur de la construction, de la voirie ainsi que des dizaines de corps de métiers professionnels qui se trouveraient relancés par la 30 en même temps que l'économie locale et régionale. L'emploi direct et indirect serait également grandement stimulé, sans parler de tout le secteur immobilier et domiciliaire qui pourrait connaître un nouvel essor grâce à l'amélioration et l'apport de nouvelles infrastructures et facilités de transport.

De plus, un bassin de main-d'œuvre plus important se constituerait dans la région, apportant du même coup de nouvelles opportunités de développement économique aux entreprises souhaitant s'implanter ou se développer dans la région. Un rapport réalisé par la firme Lavalin en 1991 indiquait clairement que le projet de la 30 devait être vu dans une perspective de stratégie globale permettant de relancer économiquement la grande région montréalaise. L'étude révélait également que faute d'autoroute 30, le temps de déplacements était de 31 % supérieur au temps requis. Sur le plan industriel, cela se traduit par des coûts de production et d'exploitation plus élevés, entravant ainsi la compétitivité de tout le secteur manufacturier du Suroît et des entreprises qui transitent par Montréal inutilement. Le niveau d'exportations des entreprises de la Montérégie et de la grande région de Montréal ne pourrait qu'être grandement stimulé par le parachèvement de l'axe routier de la 30.

L'isolement des MRC du Suroît (cf. plus de 150 000 personnes habitent sur le territoire de ces 3 MRC) pourrait être enfin contrecarré, améliorant ainsi la qualité de vie de ces citoyens en même temps que leurs possibilités de développement et d'entrepreneuriat.

Enfin, plusieurs experts affirment que la qualité des infrastructures routières est un facteur stratégique de premier ordre pour l'implantation et la croissance des industries, faisant de la 30 un projet très structurant pour l'économie régionale et métropolitaine.

SECTEUR AGRICOLE

Le parachèvement de la 30 viendrait également supporter la croissance du secteur agricole dans la mesure où les coûts reliés au transport des denrées alimentaires pourraient être revus à la baisse.

La proximité des marchés ontarien, montréalais et américain, en vertu d'un axe fluide qui servirait de contournement à l'Île de Montréal, pourrait aussi entraîner un développement accéléré du secteur agricole et de l'industrie de transformation. Le niveau d'achalandage serait à la hausse dans la région, avec tout ce que cela implique au niveau de l'économie locale et régionale.

SECTEUR TOURISTIQUE

Plusieurs centaines de milliers de dollars ont déjà été investis dans le Suroît pour supporter le développement du secteur touristique au cours des dernières années, notamment au niveau de la mise en valeur des cours d'eau et des activités s'y rattachant : d'où l'importance d'améliorer les facilités de transport et la mobilité des personnes en vue d'accroître l'accessibilité aux nombreux sites touristiques.

La proximité de la Montérégie avec Montréal et le nord-est américain joue en faveur de notre région et pourrait profiter grandement au secteur touristique. D'autant plus que des études de marché ont démontré l'intérêt de la clientèle nord-américaine pour le territoire et les produits spécifiques à la Montérégie.

De plus, le raccordement du Suroît avec le reste de la Montérégie ne pourrait qu'avoir des effets d'entraînement pour les industries du secteur touristique. Le parachèvement de la 30 permettrait ainsi de supporter la stratégie régionale mise en place par les intervenants touristiques, stratégie qui vise à passer du tourisme d'excursionnistes au tourisme avec nuité(s).

SECTEUR DU TRANSPORT

Les entreprises oeuvrant au niveau du transport seraient les premières à profiter du parachèvement de la 30.

La mise en place d'une voie de contournement à l'Île de Montréal serait bénéfique pour toutes les industries du transport ainsi que pour l'ensemble des industries en général. La région de Montréal, et celles qui lui sont limitrophes, seraient grandement avantagées par la 30 à tous les points de vue (cf. transport, mobilité des personnes et des marchandises, diminution de la congestion et des risques d'accidents, compétitivité des entreprises, sécurité au niveau des matières dangereuses, etc.). Montréal pourrait « respirer plus à son aise » et l'économie de la Montérégie se structurer beaucoup mieux, en lien avec la métropole.

Au niveau montérégien, le parachèvement de la 30 est non seulement souhaité mais essentiel puisque des études du MTQ, réalisées dans les années 1990, ont révélé que le trafic sur la 132 est appelé à croître de plus de 50 % au cours des 20 prochaines années. On sent déjà l'effet de l'augmentation des déplacements sur les routes de la région, avec tous les problèmes que cela suscitent sur la Rive-sud, notamment.

Enfin, au niveau de l'intermodalité des modes et moyens de transport, il y a fort à parier que le parachèvement de la 30 viendrait appuyer significativement le développement de ces pratiques en Montérégie et dans les régions limitrophes.

SECTEUR MUNICIPAL

Sur le plan municipal, les avantages de l'autoroute 30 sont évidents puisque la qualité de vie de tous les citoyens et des communautés serait améliorée. En facilitant la mobilité des personnes et des marchandises et en favorisant la relance économique du Suroît et de la Montérégie, le revenu et la stabilité des familles seraient améliorés.

De plus, la venue de nouveaux résidents et la rétention d'un plus grand nombre de personnes vivant dans le Suroît apporteraient plus de revenus aux municipalités et aux entreprises du territoire, d'une part, et contribueraient à la vie et à l'essor municipal, d'autre part. L'apport de sang neuf viendrait changer le paysage de nombreuses municipalités du Suroît aux prises avec un taux de chômage et d'exclusion sociale élevés.

Cela aurait donc un impact immédiat et significatif sur la revitalisation des milieux de vie et donnerait lieu à un exode moins élevé des jeunes et à un vieillissement de la population du Suroît moins prononcé. Les municipalités seraient plus dynamiques et auraient davantage à offrir à l'ensemble de leurs citoyens et de leurs nouveaux arrivants. Les services offerts seraient plus nombreux et variés, et les coûts qui leur sont associés plus avantageux pour l'ensemble des citoyens.

La réalisation du projet de l'autoroute 30 permettrait de mettre en valeur les nombreux espaces de location et parcs industriels disponibles dans le Suroît et sur l'ensemble du territoire de la Montérégie, en bordure à l'autoroute.

Enfin, la 30 aurait pour effet de favoriser la mise en commun de certains services municipaux, contribuant ainsi à réduire les coûts et à en accroître l'efficacité. Elle permettrait aussi de créer des synergies entre les décideurs, les organismes, les entreprises, etc., ce qui pourrait se traduire par l'élaboration de plans de développement plus efficaces et mieux concertés.

Comme nous pouvons le constater compte tenu des nombreux avantages de la 30 pour le développement économique de la Montérégie, et des divers éléments de problématiques et d'enjeux mentionnés précédemment, il n'est pas étonnant que le projet de réalisation de l'autoroute 30 ait fait l'objet de tant de discussions en Montérégie.

L'importance des retombées associées au dossier de la 30 explique le constat suivant maintes fois répété en Montérégie :

- **Le prolongement complet de la 30 est depuis plus de 35 ans réclamé à grands cris par l'ensemble des décideurs de la Montérégie, à la grandeur du territoire de la région, c'est-à-dire tant au niveau de la portion est de la Montérégie qu'au niveau de la portion ouest, soit de la Rive-sud jusqu'à l'autoroute 20 dans la MRC Vaudreuil-Soulanges.**

CONSENSUS DE LA MONTÉRÉGIE EN REGARD À LA PRIORISATION DU PARACHÈVEMENT COMPLET DE L'AUTOROUTE 30

Depuis la création du CRDM, le dossier de l'autoroute 30 a maintes fois fait l'objet de discussions et de consensus au sein de la région et de nos instances décisionnelles : tant au niveau des exercices de planification stratégique qui ont été menés en Montérégie que dans le cadre des divers comités de consultation régionale, inter-régionale et gouvernementale qui ont été mis en place pour analyser la problématique du transport des personnes et des marchandises dans la région montréalaise et métropolitaine.

Vous trouverez, ci-bas, une synthèse des consensus qui ont émergé en Montérégie en regard à l'axe de transport et, plus spécifiquement, au niveau du prolongement de l'autoroute 30.

- 1987 : Tenue du premier Sommet socio-économique de la Montérégie. La réalisation de l'autoroute 30 est priorisée par les intervenants de la région comme premier dossier majeur en Montérégie;
- 1990 : Tenue d'une Conférence Biennale en Montérégie organisée par le CRDM pour faire le suivi des engagements du Sommet socio-économique de 1987. La réalisation de l'autoroute 30 fait à nouveau l'objet d'un consensus régional et est priorisée par l'ensemble des décideurs de la région;
- 1991 : Mise en place du Comité d'actions régional de l'autoroute 30. Le CRDM participe à la création de ce comité, lequel regroupe les principaux partenaires politiques et économiques de la région, plus particulièrement les partenaires des trois (3) MRC du Suroît directement concernées par le prolongement de la 30. Le CRDM siège à ce comité depuis plus de dix (10) ans, lequel agit comme comité adviseur au CRDM pour le dossier de la 30;
- 1993 : Le tracé de la 30 proposé par le Comité d'actions régional de la 30 est adopté et fait l'objet d'un consensus en Montérégie. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) retient ce tracé entre Châteauguay et l'autoroute 20;
- 1993-94 : Le CRDM mène un important exercice de planification stratégique en Montérégie en vue de dégager les priorités de la région pour les cinq (5) prochaines années. Plusieurs centaines de partenaires et décideurs de la région participent à cet exercice de planification/priorisation. Le projet de prolongement complet de la 30 est priorisé sur l'ensemble du territoire de la Montérégie, tant dans sa partie est que dans sa partie ouest;
- 1995 : Signature de la deuxième Entente cadre de développement entre le Gouvernement du Québec et la Région de la Montérégie d'une durée de cinq (5) ans. Le dossier de la 30 figure une fois de plus comme une des grandes priorités régionales et le gouvernement s'engage, via cette entente, à favoriser sa réalisation;

- 1997 : Réalisation par le Comité d'actions régional de l'autoroute 30 d'une étude démontrant la viabilité économique du projet de la 30, et la nécessité pour l'économie du Suroît et de la grande région de Montréal, de procéder au plus tôt à la réalisation de cet axe routier;
- 1997 : Participation aux audiences publiques du BAPE pour le tronçon Châteauguay et autoroute 20. Dépôt de mémoires (par le CRDM, le Comité d'actions régional de l'autoroute 30, et plusieurs autres partenaires montréalais) en faveur de la réalisation de la 30;
- 1997 : Tenue d'un Sommet régional en Montérégie organisé par le CRDM et auquel ont pris part plus de 750 partenaires de la Montérégie. La 30 est comme toujours identifiée comme la grande priorité régionale;
- 1997-2001: Obtention de tous les certificats d'autorisation pour la réalisation de la 30 (à l'exception du tronçon Sainte-Catherine et autoroute 15);
- 1999 : Allocation de crédits de 104 M \$ par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour le tronçon de la 30, de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, dans le cadre de son plan de transport pour la région métropolitaine;
- 2000 : Le CRDM mène un troisième exercice de planification stratégique en Montérégie en douze (12) ans en vue de dégager les priorités de la région. Plus de 1000 partenaires et décideurs de la région participent à cet exercice de planification/priorisation. Une fois de plus, le projet de prolongement complet de la 30 est priorisé et obtient un consensus unanime de la part des intervenants de la Montérégie (cf. intervenants économiques, politiques, environnementaux, sociaux). Parmi les priorités et objectifs retenus, il faut souligner les suivants :
 - Améliorer l'accessibilité au transport en commun et optimiser le transport des marchandises et des personnes en consolidant le réseau de transport actuel (routier, ferroviaire, maritime et aérien);
 - Appuyer un développement économique durable en Montérégie (cf. développement qui passe par le développement économique sur l'ensemble du territoire – Axe économique - , par la consolidation et la revitalisation des milieux de vie et la lutte à la pauvreté - Axe social – et par l'optimisation des forces spécifiques de la Montérégie);
 - Participer à l'élaboration du plan de transport montréalais réalisé par le MTQ, et assurer le suivi du plan de transport métropolitain, en particulier via la réalisation du projet de l'autoroute 30, du fait de ses effets structurants.
- 2001 : Signature de la troisième Entente cadre de développement entre le Gouvernement du Québec et la Région de la Montérégie d'une durée de cinq (5) ans. Le dossier de la 30 figure une fois de plus comme une des grandes priorités régionales et le gouvernement s'engage, via cette entente, à favoriser sa réalisation.

AUTRES ACTIVITÉS OU COMITÉS DE CONCERTATION OÙ L'AUTOROUTE 30 FAIT L'OBJET D'UN CONSENSUS

Aux consensus qui ont été dégagés dans le cadre des diverses activités mentionnées précédemment, d'autres événements et travaux de comités de concertation ont clairement fait ressortir la réalisation du projet de la 30 comme une priorité régionale et métropolitaine.

Soulignons les événements ou comités suivants :

Forum montréalais sur le transport

Organisation d'un Forum montréalais sur le transport par le Comité d'actions régional de l'autoroute 30. L'association du camionnage y participe de même que des gens d'affaires et des industries. La réalisation de la 30 est priorisée, et ce dans les meilleurs délais notamment pour des impératifs d'ordre économique.

Colloque sur le transport

Organisation d'un Colloque sur le thème du transport par la Chambre de commerce de la Rive-sud (CCRS). La 30 ressort une fois de plus comme une des principales priorités régionales pour assurer le développement et la croissance des commerces et industries de la Rive-sud et de la Montérégie.

Comité interrégional pour le transport des marchandises

Le CRDM participe au comité interrégional sur le transport des marchandises mis en place par les cinq (5) Conseils régionaux de développement (CRD) du territoire métropolitain. Ce comité mène des travaux depuis plus de deux (2) ans en vue d'élaborer un plan d'action au niveau des transports des marchandises, plan qui vise à développer une meilleure position concurrentielle de la métropole, via l'axe de transport. Parmi les projets retenus dans le plan d'action, la réalisation de la 30 est jugée prioritaire et essentielle, tant pour désengorger la ville de Montréal que pour structurer et optimiser l'économie métropolitaine et ainsi répondre à l'ensemble des besoins des régions limitrophes à l'Île de Montréal.

Plan de transport montréalais du ministère des Transports du Québec (MTQ) 2001-2016

Le CRDM a participé activement au comité de travail mis en place par le MTQ dans le cadre de l'élaboration d'un plan de transport 2001-2016 pour la région montréalaise. Dans le cadre de ces travaux et suivant l'avis que le CRDM a transmis au MTQ, plusieurs éléments ont été identifiés comme prioritaires. Voici quelques faits saillants de cet avis :

- Le parachèvement de la 30 comme voie de contournement à l'Île de Montréal. La 30 permettrait également d'améliorer le transport dans la région, elle optimiserait l'efficacité des liens avec Montréal et une plus grande mobilité intra-régionale, elle accroîtrait la sécurité routière et permettrait de mieux desservir la population (cf. transport routier et en commun) en adaptant le réseau routier à l'évolution de la demande régionale et métropolitaine;

- On dénote en Montérégie une augmentation significative en terme de déplacements et de besoins pour du transport intra-régional dont les services sont actuellement très limités;
- Le réseau actuel est déficient pour répondre aux besoins de transport des marchandises;
- La nécessité de trouver des solutions qui sont respectueuses du territoire agricole en Montérégie et de son potentiel compte tenu que la région constitue le « jardin du Québec » et possède les meilleures terres noires de la province.

Commission Nicolet

Le CRDM a également suivi les travaux de la Commission Nicolet sur la mobilité des personnes et des marchandises entre la Rive-sud et Montréal. Le CRDM a rédigé et déposé un mémoire qui est conséquent de la position et des recommandations qui sont élaborées dans le présent rapport. Nous ne reprendrons pas celles-ci ici afin d'éviter la redondance.

Toutefois, l'amélioration des conditions de transport et la mobilité des personnes et des marchandises sont jugées essentielles et urgentes. Le parachèvement de l'autoroute 30 a, une fois de plus, été identifié comme une solution et une réponse pertinente aux besoins régional, intra-régional et métropolitain.

Tout délai dans la réalisation de l'autoroute 30 est perçu comme une perte importante sur le plan économique (cf. en termes de productivité, de coûts liés à la production et à la distribution des produits et services, d'investissements à venir ou à consolider de même qu'en terme de perte de compétitivité des entreprises, etc.). L'absence d'une voie de contournement joue également sur la qualité de vie, la mobilité, le stress, etc.

POSITIONNEMENT ET RECOMMANDATIONS DU CRDM AU BAPE

En regard à l'ensemble des éléments qui sont présentés dans le présent mémoire, le CRDM a élaboré un positionnement et des recommandations qu'il est heureux de transmettre au BAPE dans le cadre des audiences publiques sur l'environnement. La position du CRDM s'appuie sur plusieurs considérations qui sont les suivantes :

CONSIDÉRANT...

- L'importance du dossier de parachèvement de l'autoroute 30 dans son entier et la pertinence que les principaux décideurs régionaux se prononcent dans le cadre de la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE);
- Que le dossier de l'autoroute 30 a, historiquement, toujours fait l'objet d'un consensus au niveau du CRDM et des principaux partenaires de la Montérégie pour le parachèvement complet, et dans les plus brefs délais, de cet axe routier;
- Que les intervenants de la région (cf. tant politiques, économiques, environnementaux, sociaux, etc.) réclament à grands cris depuis plus de 35 ans la réalisation de l'autoroute 30 sur l'ensemble du territoire de la Montérégie;
- Que tout délai dans la réalisation du parachèvement de l'autoroute 30 pourrait nuire considérablement à l'économie de la Montérégie et de la métropole;
- Que la mise en place d'une voie de contournement à l'Île de Montréal ne pourrait qu'accroître la valeur des infrastructures de transport au Québec;
- Que des études d'impacts (cf. notamment l'étude du groupe Roche) ont clairement fait ressortir l'urgence d'agir au plus vite en vue de contrer les problèmes de mobilité et de congestion rattachés à la problématique de transport sur et à l'extérieur de l'Île de Montréal;
- Tous les avantages et retombées économiques et sociales liés au parachèvement de l'autoroute 30;
- Qu'une consultation a été menée par le MTQ sur le tronçon à l'étude;
- La qualité de l'étude d'impacts menée par le promoteur et les conclusions de cette étude;
- Que les emprises actuelles sur la 132 (cf. voie préconisée par le promoteur) appartiennent déjà au ministère des Transports du Québec (MTQ), ce qui ne peut que faciliter et accélérer la réalisation et le suivi de ce dossier;
- Que tout le tracé de l'autoroute 30 (à l'exception des 7 kilomètres inhérents au tronçon Sainte-Catherine et l'autoroute 15) a déjà obtenu les certificats d'autorisation pour aller de l'avant, rendant le projet de construction de l'autoroute 30 immédiatement réalisable. Dans cette optique, il ne serait pas opportun de retarder le parachèvement de l'autoroute 30 à cause d'un tronçon de sept (7) kilomètres;
- Que le projet de réalisation de l'autoroute 30 ne trouve sa pleine logique et sa signification que dans le cadre du parachèvement complet de cet axe routier;

- Que le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine 2000-2010 identifie comme intervention prioritaire le parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine;
- Que les crédits financiers nécessaires à la construction du tronçon de la 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 ont déjà été approuvés par le gouvernement du Québec;
- Que l'intérêt général doit primer dans l'analyse de ce dossier, au-delà de l'intérêt spécifique de certains particuliers ou commerçants;
- Que les gouvernements fédéral et provincial ont maintes fois reconnu la pertinence du parachèvement de l'autoroute 30 au cours des dernières décennies et qu'ils se sont récemment engagés à en faire leur priorité numéro un au niveau du transport;
- Que le projet de parachèvement de l'autoroute 30 dans son entier doit être vu à long terme et au niveau de l'importance des retombées qu'il générera pour l'économie de la Montérégie, de la métropole et du Québec, d'une part, et au niveau de l'ensemble des autres aspects liés à la réalisation de cette voie de contournement, d'autre part;
- Les planifications stratégiques menées en Montérégie au cours des douze (12) dernières années, les Ententes cadre signées entre le CRDM et le gouvernement du Québec, et l'ensemble des travaux et recommandations issues des comités de concertation initiés par le CRDM ou auxquels il a pris part, lesquels identifient le parachèvement complet de la 30 (tant dans la partie est que dans la partie ouest de la Montérégie) comme une des grandes priorités régionales;
- Les intérêts globaux de la Montérégie dans ce dossier et l'ensemble des préoccupations des partenaires de la région en regard au dossier de parachèvement de l'autoroute 30.

Le CRDM recommande à la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) :

- De ne pas compromettre, d'une manière ou d'une autre, le parachèvement de l'autoroute 30 dans son entier en imposant des études ou des délais supplémentaires à ce qui serait souhaitable pour réaliser cet axe routier le plus tôt possible;
- D'agir avec diligence et d'opter pour le tracé offrant le moins d'impacts sur l'environnement et présentant la meilleure fluidité pour la circulation des personnes et des marchandises;
- De respecter la volonté et les consensus régionaux émanant du CRDM et des partenaires de la Montérégie, lesquels préconisent le parachèvement complet de l'autoroute 30 (tant dans la partie est que dans la partie ouest de la Montérégie) dans les plus brefs délais;
- De s'assurer, si le tracé de la route 132 est retenu, que l'ensemble des travaux de construction du tronçon soit réalisé en collaboration étroite avec les gens d'affaires et commerçants ayant pignon sur rue sur la route 132 afin de minimiser les impacts d'un tel projet sur l'activité commerciale existante.

CONCLUSION

Nous espérons que la position et les recommandations du CRDM, de même que l'ensemble des éléments qui sont énoncés dans le présent mémoire, sauront éclairer les membres de la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Notre positionnement, loin d'être exhaustif puisque le CRDM évite volontairement de se prononcer sur le choix du tracé promu par le promoteur de même que sur le tracé alternatif, préconise davantage de mettre l'accent sur la valeur et la pertinence du projet de parachèvement complet de l'autoroute 30.

En adoptant une telle position, nous laissons à ceux et à celles qui ont l'expertise nécessaire de se prononcer sur le tracé optimum pour le tronçon à l'étude, c'est-à-dire celui qui offre le plus d'avantages, qui répond aux besoins de la région, qui présente une réelle faisabilité et qui respecte le mieux l'environnement et le concept de développement durable, de proposer leurs mémoires au BAPE.

La position que le CRDM présente dans ce mémoire est, croyons-nous, celle qui traduit le mieux l'intérêt supérieur de l'ensemble des partenaires montréalais, d'une part, et celle qui nous apparaît la plus pertinente en appui aux partenaires métropolitains, d'autre part.

Qu'on l'admette ou non, le parachèvement de l'autoroute 30 est vital et stratégique à la croissance de l'économie québécoise, particulièrement dans un contexte où prédomine l'ouverture des marchés mondiaux, l'application des lois du commerce et du libre-échange, la nécessité pour l'économie du Québec d'accroître ses exportations, etc.

Toutes ces considérations - et bien d'autres - commandent des actions majeures de la part de nos gouvernements en vue d'accroître la qualité de nos infrastructures routières, et ce particulièrement dans la région métropolitaine.

Dans cette optique, nous sommes persuadés que les gouvernements doivent procéder maintenant, et sans plus attendre, au parachèvement complet de l'autoroute 30. Celle-ci s'inscrit dans les grandes stratégies du gouvernement provincial et fédéral et répond à des besoins qui ont déjà fait l'objet de plusieurs études et donné lieu à plusieurs consensus auprès des grands décideurs concernés. C'est dans cette optique et en regard à l'ensemble des avantages inhérents à la réalisation complète de l'autoroute 30 que nous invitons les membres du BAPE à faire l'analyse des mémoires qui seront déposés pour le tronçon à l'étude.

Nous sommes reconnaissants de l'attention que vous porterez à ce mémoire et vous souhaitons un excellent travail dans le cadre de l'exercice de votre mandat.