



**164**

**DM46**

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

6211-06-0H5

## **MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE ROUSSILLON**

### **MÉMOIRE**

**PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30  
DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15  
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

**20 MARS 2002**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>ii</b>
<b>1. PRÉSENTATION DE LA MRC .....</b>	<b>1</b>
<b>2. L'AUTOROUTE 30 DANS LE CONTEXTE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE .....</b>	<b>4</b>
<b>3. L'AUTOROUTE 30 DANS LE CONTEXTE DE LA PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE ...</b>	<b>7</b>
<b>4. LA POSITION DE LA MRC DE ROUSSILLON .....</b>	<b>10</b>
<b>4.1 Relier le plus rapidement possible les tronçons actuels de l'autoroute 30 sur le territoire de la MRC.....</b>	<b>10</b>
<b>4.2 La MRC de Roussillon accepte le tracé d'autoroute 30 proposé par le MTQ.....</b>	<b>11</b>
<b>4.3 Des mesures de mitigation et d'insertion essentielles au projet.....</b>	<b>13</b>
<b>4.4 Réduire les impacts négatifs reliés à la période de construction .....</b>	<b>16</b>
<b>4.5 L'importance de compléter l'ensemble du projet autoroutier de l'autoroute 30....</b>	<b>18</b>
<b>5. CONCLUSION .....</b>	<b>20</b>

**ANNEXE 1 - Liste des intervenants ayant accordé un appui au projet de l'autoroute 30.**

## PRÉAMBULE

La MRC de Roussillon dépose le présent mémoire dans le cadre des audiences publiques tenues par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports du Québec dans l'axe de l'actuelle route 132.

L'autoroute 30 a toujours été une préoccupation pour la MRC de Roussillon. Depuis 1984, ce projet occupe une place importante dans tous les documents de planification réalisés par la MRC.

La MRC considère que l'ensemble du projet de l'autoroute 30, est indispensable au réseau routier de la MRC. Sans la réalisation de ce projet, le développement économique de la MRC est compromis. En raison de la discontinuité du réseau autoroutier, les investissements qui ont été consentis sur le réseau au cours des dernières années ne permettent pas le développement optimal du territoire de la MRC. Le gouvernement du Québec doit aller de l'avant avec le présent projet.

La MRC de Roussillon accepte le tracé du ministère des Transports qui prévoit construire le tronçon de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 dans l'axe de l'actuelle route 132. Selon les différentes études réalisées à ce jour, il s'agit de la solution de moindre impact sur le milieu et elle permet de régler les problèmes existants. Cependant, La MRC est d'avis que le promoteur doit incorporer au projet les mesures de mitigations et l'ensemble des demandes formulées par le comité représentant les quatre villes riveraines au projet et formulées lors de la 1<sup>ère</sup> partie des audiences.

La MRC veut donc s'assurer que le projet qui sera réalisé par le ministère des Transports soit optimal et ce, afin d'améliorer la qualité de vie des résidents et d'optimiser les retombées économiques sur son territoire.

Puisque ce projet est entièrement situé sur le territoire de la MRC de Roussillon et qu'il aura des impacts majeurs sur l'ensemble des villes constituantes, les autorités régionales souhaitent que leur position soit étudiée par les membres de la présente commission d'enquête.

## 1. PRÉSENTATION DE LA MRC

La MRC de Roussillon a été constituée en 1982 à partir des anciens comtés municipaux de La Prairie et de Châteauguay. D'une superficie totale de 371,5 kilomètres carrés, ce territoire est constitué de onze municipalités locales: Candiac, Châteauguay, Delson, La Prairie, Léry, Mercier, Saint-Constant, Sainte-Catherine, Saint-Isidore, Saint-Mathieu et Saint-Philippe. Le tableau 1 présente la désignation, la population totale ainsi que la superficie de chacune de ces municipalités et le *plan 1 - Territoire de la MRC de Roussillon*, illustre la localisation de chacune d'entre elles.

**Tableau 1**  
**Composition de la MRC de Roussillon**

Municipalité	Désignation	Population		Superficie (km <sup>2</sup> )	
Candiac	Ville	12 9969	9,1 %	16,40	4,4 %
Châteauguay	Ville	4 2 097	29,7 %	35,37	9,5 %
Delson	Ville	7 265	5,1 %	7,30	1,9 %
La Prairie	Ville	19 482	13,7 %	43,53	11,7 %
Léry	Ville	2 370	1,7 %	10,98	3,0 %
Mercier	Ville	9 883	7,0 %	45,89	12,4 %
Saint-Constant	Ville	23 270	16,4 %	57,04	15,4 %
Sainte-Catherine	Ville	16 206	11,4 %	9,06	2,4 %
Saint-Isidore	Paroisse	2 420	1,7 %	52,00	14,0 %
Saint-Mathieu	Municipalité	1 997	1,4 %	32,27	8,7 %
Saint-Philippe	Municipalité	3 917	2,8 %	61,66	16,6 %
MRC Roussillon	-	141 876	100,0 %	371,50	100,0 %

Source: Décret 1445-2001, Gazette officielle du Québec, Pte 2, no 51, 19 décembre 2001, p. 8344

Mentionnons également que le territoire de la MRC de Roussillon entoure la réserve amérindienne de Kahnawake, à l'intérieur de laquelle se trouve le pont Honoré-Mercier, lequel constitue le seul lien routier direct entre la MRC et l'île de Montréal, à l'exception, de l'estacade et la digue de la Voie maritime du Saint-Laurent réservées pour des liens cyclables et des véhicules de service.

Le territoire de la MRC de Roussillon fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Cette communauté comprend le territoire de la Ville de

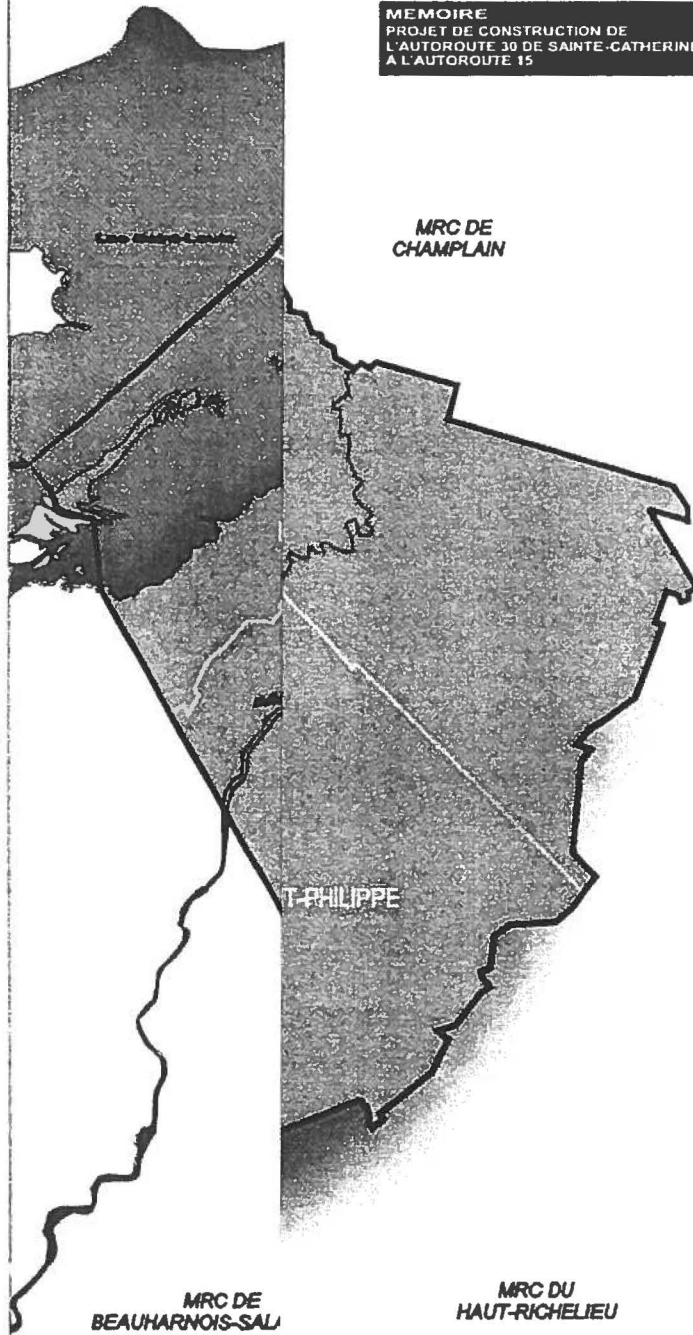
Montréal de même que celui de 14 MRC sur les rives nord et sud de l'île. La MRC de Roussillon fait également partie de la région administrative de la Montérégie.

Parmi les mandats de la MRC, on retrouve la planification et l'aménagement du territoire de même que l'aide au développement économique régional. Dans cette perspective, et compte tenu de l'effet structurant que représente le prolongement de l'autoroute 30, la MRC de Roussillon est directement concernée par le présent projet.



Municipalité Régionale de Comté  
de **Roussillon**

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



**TERRITOIRE DE LA MRC  
DE ROUSSILLON**



## 2. L'AUTOROUTE 30 DANS LE CONTEXTE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE

Dans les faits, autant que dans les documents de planification, la route 132 constitue l'axe structurant du développement économique et commercial de la MRC de Roussillon. La très grande majorité des commerces et entreprises de nature régionale de la partie Est du territoire s'y sont implantés. Soulignons que la plupart de ces commerces ont choisi de s'y installer après l'acquisition de l'emprise de la future autoroute 30 par le ministère des Transports en 1967.

Encore aujourd'hui, des investissements commerciaux majeurs choisissent le positionnement avantageux de la route 132 : Wall Mart, Super C, Canadian Tire, concessionnaire Honda, etc., et d'autres projets de même envergure sont actuellement en discussion. Ces investissements importants confirment le rôle de la route 132 comme axe économique régional structurant. De plus, la route 132 constitue l'axe de desserte régionale des parcs industriels de l'est de la MRC.

Sur le plan du transport, une autoroute 30 incomplète ne permet pas de structurer efficacement les déplacements régionaux à l'intérieur même du territoire de la MRC. Cette discontinuité du réseau autoroutier génère de nombreux problèmes sur l'actuelle route 132. À ce titre, le ministère des Transports décrivait ainsi, lors de la première partie des audiences publiques<sup>1</sup>, les nombreuses problématiques observées sur la route 132 :

*« (...) la question des conflits d'usage entre le trafic local et le trafic de transit et ce, au détriment de l'ensemble des usagers, la difficulté aussi pour les piétons de traverser d'une manière sécuritaire cet axe routier; la question des accidents; évidemment la congestion; des mouvements de circulation qui sont laborieux à maints endroits; la croissance démographique et, conséquemment, l'augmentation prévisible du débit de circulation sur la route 132; finalement, l'accessibilité au marché extérieur et à l'ensemble des régions et ce, pour l'ensemble des agents économiques, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle nationale. »*

---

<sup>1</sup> Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports*, Première partie, Volume 1, page 32.

Selon les données du ministère des Transports, d'ici 2016, la population de la MRC de Roussillon pourrait croître d'environ 33 000 personnes. Par conséquent, les débits de circulation, qui sont d'environ 42 000 véhicules actuellement, pourraient atteindre quelques 72 000 véhicules en 2016. Les débits actuels de la 132 sont déjà supérieurs à sa capacité et le niveau de service est de F. Le statut quo est donc inacceptable.

En ce qui concerne la sécurité routière, les statistiques du ministère des Transports<sup>2</sup> indiquent qu'il y a actuellement 26 % plus d'accidents sur la route 132 que sur la moyenne des routes nationales du Québec. Entre 1996 et 2000, on dénombrait 1 577 accidents sur la route 132 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15. Selon les projections du ministère, en 2016, une route 132, sous la forme d'un boulevard urbain, pourrait compter plus de 430 accidents annuellement.

Toute cette problématique reliée à la discontinuité de l'autoroute 30 constitue une préoccupation majeure pour la MRC. Mentionnons que cette préoccupation était déjà présente dès le début du processus d'élaboration du premier schéma d'aménagement au début des années 1980. La MRC de Roussillon reconnaissait alors la nécessité d'implanter un lien routier ou autoroutier dans un axe Est-Ouest. Au fil des ans, la MRC s'est ralliée au projet du ministère des Transports qui privilégie le prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 actuelle.

À ce titre, le premier schéma d'aménagement de la MRC, adopté en 1987, contenait cette grande orientation d'aménagement :

*« Favoriser une meilleure accessibilité au territoire en renforçant les liens routiers Est-Ouest entre les municipalités de la MRC et en poursuivant le réseau autoroutier de la grande Rive-Sud. »<sup>3</sup>*

Suite à la publication de l'étude d'impacts sur l'environnement du ministère des Transports, concluant qu'il est préférable de construire le tronçon Sainte-Catherine/Autoroute 15 dans l'axe de la route 132, la MRC inscrit la position

---

<sup>2</sup> Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports*, Première partie, Volume 2, page 6.

<sup>3</sup> MRC de Roussillon, *Schéma d'aménagement*, 1987, page 9.

suivante à l'intérieur de son schéma d'aménagement révisé, adopté le 31 novembre 2001 :

*« La détermination du tronçon Est de la future autoroute 30 relève du ministère des Transports du Québec. Suite à l'étude d'impact environnemental, il privilégie le tracé Nord, soit dans l'axe de l'actuelle route 132. La MRC entend donc respecter les recommandations de l'étude d'impact. De plus, elle prévoit son soutien aux travaux du comité intermunicipal de l'autoroute 30 afin de faciliter la réalisation des ententes avec le ministère des Transports ».*<sup>4</sup>

L'orientation suivante est également privilégiée par la MRC à l'intérieur de son schéma d'aménagement révisé :

*« Assurer la réalisation de l'autoroute 30 et, pour les tronçons où l'autoroute traversera le milieu urbain, prévoir des mesures de mitigation adéquates afin d'assurer la quiétude des zones résidentielles traversées, la vitalité des activités commerciales périphériques et une intégration harmonieuse du tissu urbain ».*<sup>5</sup>

De plus, la MRC a inscrit à son plan d'action, qu'elle souhaite poursuivre ses représentations auprès du ministère des Transports du Québec, afin d'assurer la réalisation de l'ensemble de l'autoroute 30 et son raccordement avec l'autoroute 20.

---

<sup>4</sup> MRC de Roussillon, Schéma d'aménagement révisé, 2001, page 3-51.

<sup>5</sup> MRC de Roussillon, Schéma d'aménagement révisé, 2001, page 3-19.

### 3. L'AUTOROUTE 30 DANS LE CONTEXTE DE LA PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE

La position de la MRC, relativement à la construction de l'autoroute 30 s'inscrit dans un cadre de planification plus large. Elle respecte les orientations gouvernementales et les différents documents de planification relatifs à la grande région métropolitaine, dont elle fait partie.

En juin 2001, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole du Québec publiait le *Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales* relatives à la région métropolitaine de Montréal. Ce cadre d'aménagement s'applique à l'ensemble des municipalités membres de la Communauté métropolitaine de Montréal, incluant l'ensemble des municipalités du territoire de la MRC de Roussillon.

Ce document indique les orientations que le gouvernement, ses ministères et mandataires ainsi que les organismes publics entendent poursuivre en matière d'aménagement. Une des préoccupations du gouvernement est de limiter les nouvelles infrastructures et équipements collectifs. À ce titre, il privilégie l'orientation suivante :

*« Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, les infrastructures de transport collectif, etc. »<sup>6</sup>*

La protection et la mise en valeur de la zone agricole et de sa vitalité économique constitue également une préoccupation pour le gouvernement. L'orientation suivante est également inscrite à l'intérieur du cadre d'aménagement métropolitain :

---

<sup>6</sup> Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales*, 2001.

« Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agro-alimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement. »<sup>7</sup>

La MRC est tenue de respecter cette orientation et celles contenues à l'intérieur du document publié en décembre 2001 par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole intitulé *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : la protection du territoire et des activités agricoles*. Le gouvernement demande notamment aux MRC de :

« Reconnaître la zone agricole comme la base territoriale pour la pratique et le développement des activités agricoles et y assurer l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles. »

« Freiner l'empiétement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole. »

« Planifier l'aménagement de la zone agricole et y contrôler les usages non agricoles afin de créer un cadre propice au maintien et au développement des activités et des exploitations agricoles. »

Suite à une prescription de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC de Roussillon a créé un comité consultatif agricole. Il a pour fonction d'étudier toute question relative à l'aménagement du territoire agricole, à la pratique des activités agricoles et aux aspects environnementaux qui sont rattachés à cet aménagement ou à cette pratique. Mentionnons que ce comité a adopté une résolution appuyant le tracé de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132.

D'autre part, le ministère des Transports du Québec publiait, en avril 2000, son *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*. Ce document présentait la vision du gouvernement relative au développement des

---

<sup>7</sup> Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales*, 2001.

transports pour l'agglomération de Montréal (agglomération dont fait partie la MRC de Roussillon) pour les dix prochaines années.

Selon le ministère des Transports, le réseau autoroutier métropolitain a maintenant atteint un seuil critique, non seulement pour la région immédiate mais également pour l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal. L'agglomération ne disposant que d'un seul lien direct et continu dans l'axe Est-Ouest.

La volonté du ministère de soutenir la compétitivité de l'économie se concrétise par la planification d'interventions visant à assurer la fluidité des déplacements à haute valeur économique qui proviennent de l'agglomération de Montréal ou s'y destinent, ou encore qui la traversent d'Est en Ouest. Le ministère propose donc des solutions afin de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de déplacement des personnes et des marchandises sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération. Parmi ces solutions, on retrouve le parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine .

D'autre part, l'autoroute 30, entre Châteauguay et Vaudreuil - Dorion, est identifiée comme étant un nouveau lien continu pour améliorer le transit dans la région métropolitaine. Son parachèvement est considéré par le ministère des Transports comme un élément essentiel pour le développement économique et social du sud-ouest de la Montérégie et permettrait de créer un lien entre ses pôles de développement et les autres pôles de la région métropolitaine de Montréal.

#### 4. POSITION DE LA MRC DE ROUSSILLON

À la lumière des informations présentées dans le cadre de la première partie des audiences publiques du BAPE pour le projet sous étude, plusieurs précisions sur le projet et ses impacts ont été fournies par des spécialistes invités. Il y a lieu maintenant que la MRC précise sa position au BAPE concernant le projet du MTQ de prolonger l'autoroute 30 dans l'emprise de l'actuelle route 132 entre Candiac et Sainte-Catherine.

##### 4.1 Relier le plus rapidement possible les tronçons actuels de l'autoroute 30 sur le territoire de la MRC

Pour la MRC de Roussillon, il est évident et primordial qu'il faut relier aussitôt que possible les deux tronçons de l'autoroute 30 qui existent sur son territoire en ce moment (tronçons Brossard-Candiac et Sainte-Catherine-Châteauguay). Le lien actuel entre ces deux tronçons d'autoroute est actuellement une route nationale désuète soit la route 132. C'est une route reconnue pour son « trafic » dense et sa sécurité routière déficiente.

Nous avons remarqué que depuis l'ouverture du tronçon Brossard-Candiac, le débit de circulation sur la route 132 a augmenté considérablement. Déjà, cette route commence à servir de voie de contournement partielle de la région métropolitaine. En corollaire, on remarque que la sécurité routière et la qualité de vie aux abords de la route 132 entre Candiac et Sainte-Catherine se sont réduites de façon importante.

La capacité de cette route demeure insuffisante pour assurer des débits de circulation et une sécurité routière adéquate à nos populations. Par ailleurs, cette situation compromet le développement économique de la MRC. Ces constats ont été démontrés à maintes reprises par les experts invités durant la première partie des audiences publiques du BAPE.

#### **4.2 La MRC de Roussillon accepte le tracé d'autoroute 30 proposé par le MTQ selon un aménagement adapté au contexte urbain du territoire.**

La proposition de transformer ce tronçon de la route 132 en autoroute est connue depuis la fin des années 1960. À cette époque, cette route traversait un milieu plutôt rural. C'est dans ce contexte que les expropriations du ministère ont eu lieu.

Aujourd'hui ce tronçon traverse une zone urbanisée qui accueille de part et d'autre des aires commerciales et industrielles de grande superficie. Ainsi, c'est dans un contexte où l'autoroute devait traverser ce milieu dans un avenir plus ou moins rapproché que la vaste majorité des investissements qui ont été faits aux abords de la route 132 depuis la fin des années 1960 se sont réalisés. Depuis plus de 30 ans, les nouvelles constructions ont été planifiées dans le respect des emprises et les implantations se conforment aux aires qui sont prévues pour accueillir cette infrastructure autoroutière.

L'axe de la route 132 se caractérise par une prédominance d'espaces commerciaux. Les municipalités ont rapidement identifié qu'une voie rapide autoroutière offrait des opportunités commerciales importantes et elles ont généralement appliqué un zonage en conséquence. Depuis les années 1980, ce tronçon de la route 132 est identifié comme l'axe de développement économique majeur de la MRC qui regroupe tant les plus grandes superficies commerciales de la MRC que deux immenses aires industrielles à ses extrémités. L'état d'avancement du dossier depuis ces dernières années au niveau du MTQ a été remarqué par la communauté d'investisseurs et de développeurs. Ceux-ci ont récemment entrepris des projets commerciaux d'envergure généralement associés à l'implantation d'un axe autoroutier suburbain. Ainsi, des commerces générant des déplacements automobiles importants se sont installés le long de ce tronçon :

- reconstruction d'un magasin « Canadian Tire » en format de grande surface,
- construction d'un magasin d'alimentation « Super C » de grande surface,
- arrivée d'un nouveau concessionnaire automobile à un futur carrefour d'autoroute,
- arrivée d'un magasin à rayons « Wall Mart » de grande surface et aménagement d'un terrain pouvant accueillir d'autres magasins de grande surface à proximité.

Ces exemples témoignent de la transformation de plus en plus évidente de l'activité commerciale sur cet axe en anticipant l'arrivée d'une infrastructure autoroutière.

Dans le cadre des audiences publiques du BAPE, nous avons pu constater que la situation actuelle sur la route 132 présente des problèmes importants de sécurité routière et de pollution par le bruit tout en créant une séparation dans la trame urbaine de ce secteur de la MRC. Le taux d'accidents pour ce tronçon de route a atteint un niveau inacceptable et le niveau croissant de la congestion que doivent subir nos citoyens matin et soir exacerbe la situation davantage.

Nous croyons qu'il y a urgence de rectifier cette situation dans les plus brefs délais. Le ministère est conscient de la déficience de ce tronçon de route et propose une solution globale dans un avenir rapproché. La proposition du MTQ, présentement sous étude, propose d'intervenir sur la route 132 pour la transformer en autoroute. Le MTQ espère ainsi corriger les problèmes les plus aigus qui existent aujourd'hui dans ce corridor routier.

Les informations véhiculées lors des audiences publiques ont fait ressortir que le projet du promoteur pourrait améliorer la qualité de vie du milieu, notamment en :

- réduisant le niveau du bruit;
- réduisant la pollution;
- augmentant la fluidité de la circulation;
- facilitant l'évacuation en cas d'urgence;
- améliorant la desserte des parcs industriels;
- favorisant la compétitivité de la région.

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

La MRC croit qu'il doit y avoir une autoroute qui traverse son territoire pour y assurer une desserte routière adéquate et en soutenir le développement. Ainsi, un tracé pour cette autoroute doit être identifié et retenu.

Une telle infrastructure engendre, en même temps que des impacts positifs, un certain nombre d'impacts négatifs. Dans ce contexte, il s'agit de retenir le tracé que les études démontrent comme étant celui de moindre impact en y intégrant des mesures de mitigation et d'insertion dans le milieu, tout en maximisant les impacts positifs pour la région. La proposition du promoteur de construire un tronçon de l'autoroute 30 sur l'emprise de l'actuelle route 132 entre Candiac et Sainte-Catherine respecte les orientations au schéma d'aménagement révisé de la MRC. En conséquence, **la MRC de Roussillon accepte le tracé d'autoroute 30 proposé par le MTQ, soit de construire un tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine dans l'emprise de l'actuelle route 132 dans le respect d'un aménagement adapté au contexte urbain du territoire.**

#### **4.3 Des mesures de mitigation et d'insertion essentielles au projet adapté au contexte urbain du territoire.**

Malgré notre accord avec le tracé du MTQ pour transformer la route 132 en autoroute, il demeure qu'il s'agit d'un projet annoncé il y a environ 30 ans qui visait à l'époque à traverser une zone essentiellement rurale. Mis de l'avant aujourd'hui, ce projet crée des problèmes au niveau de son insertion dans un milieu maintenant urbanisé.

D'ailleurs, plusieurs intervenants ont fait part aux commissaires du BAPE durant la première partie des audiences publiques qu'ils craignaient des impacts négatifs reliés au projet autoroutier, et même certains ont indiqué leur opposition au projet dans l'emprise de l'actuelle route 132. La MRC est aussi préoccupée par les impacts négatifs qu'aura le projet sur le milieu urbain. C'est donc en appui aux craintes soulevées par ces intervenants que la MRC demande au BAPE de recommander plusieurs mesures de mitigation et d'insertion afin de répondre aux critiques relativement à la détérioration de la qualité de vie des citoyens et des commerçants du secteur affecté.

Le promoteur doit donc s'assurer d'abord de corriger une situation déficiente aujourd'hui, notamment au niveau de la sécurité routière, du bruit et de la fluidité de la circulation. Le projet du promoteur devra aussi voir à tenir compte de besoins prévisibles dans le futur (i.e. en l'an 2016). Il doit aussi tenir compte des réalités de

la société d'aujourd'hui et des besoins de la collectivité car son infrastructure sera en place pour bien des décennies.

C'est pourquoi la MRC exige que le promoteur incorpore à son projet des mesures de mitigation et d'insertion visant à amoindrir les impacts négatifs que nous subissons aujourd'hui.

*Mitigation des impacts du bruit :*

Actuellement, le niveau du bruit est déjà, à plusieurs endroits, au dessus de 65 décibels. La norme de référence du bruit le long de cet axe routier devrait être de 55 décibels, référence reconnue par l'Organisation mondiale de la santé. Le ministère ne propose pas de mesures de mitigation dans tous les secteurs du tracé, il ne les prévoit qu'aux endroits où l'augmentation du bruit engendré par son projet sera significative.

Le retard du projet et la construction par tronçon ont créé une situation qui a amplifié le climat sonore. La construction d'une telle infrastructure doit également corriger une situation actuelle déjà inacceptable. **En conséquence, la MRC demande que des écrans sonores additionnels ou d'autres méthodes d'atténuation du bruit soient incorporées au projet du MTQ dès que le niveau de bruit prévu dépasse 55 décibels.**

*Mesure d'insertion pour les accès cyclables et piétons :*

La route 132 aujourd'hui représente une barrière physique importante dans la trame urbaine dans ce secteur de la MRC. La largeur de l'emprise, la vitesse de la circulation et les risques d'accidents inhérents ont fait qu'au cours des années les initiatives d'amélioration de qualité de vie du milieu pouvaient difficilement franchir l'obstacle que représente la route 132. À titre d'exemple, il y a très peu de pistes cyclables qui traversent la route 132 aujourd'hui. Une mesure d'insertion importante serait d'augmenter significativement les accès cyclables entre les secteurs urbanisés au nord et au sud du tracé en vue de rétablir un meilleur échange entre les deux secteurs urbanisés. **Nous demandons que des traverses cyclables et piétonnes soient intégrées à tous les viaducs qui sont proposés par le promoteur pour relier les secteurs urbains nord et sud.** Il s'agit d'une demande d'autant plus importante que ces activités récréatives (le cyclisme et la

marche) sont en plein essor dans notre société depuis dix ans et il est prévu que leur croissance se maintiendra au cours des prochaines années.

Le projet du promoteur traverse aussi des cours d'eau qui sont stratégiques pour la qualité du milieu urbain touché par le projet. Il s'agit des rivières La Tortue, Saint-Pierre et Saint-Régis. Même si ces cours d'eau ne sont pas mis en valeur aujourd'hui, il faut prévoir qu'ils le seront probablement dans les prochaines années. Une prémisse semblable avait guidée le MTQ quand le tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Brossard avait été conçu. Dans ce tronçon, les ponts au-dessus de la Rivière Saint-Jacques prévoient la mise en valeur récréative du corridor de la rivière et le projet a intégré l'espace requis pour une piste cyclable sous les ponts de l'autoroute 30 sur la rivière Saint-Jacques.

Dans ce même esprit et puisque le cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal privilégie l'orientation suivante :

« Protéger et mettre en valeur les espaces verts et les plans d'eau de la région métropolitaine (...) »<sup>8</sup>

**nous demandons que le projet de l'autoroute 30 incorpore des accès adéquats sous les ponts pour développer un réseau cyclable et piétonnier le long de la rivière La Tortue. De même, les structures du MTQ à la hauteur des rivières Saint-Régis et Saint-Pierre devraient être conçues pour ne pas nuire à une éventuelle mise en valeur récréative de ces rivières. À cet effet, des pourparlers devraient avoir lieu avec les municipalités concernées pour tenir compte de cette préoccupation.**

*Mesures d'insertion au niveau de la qualité de vie du milieu :*

Le MTQ propose un projet autoroutier avec des voies rapides centrales en grande partie en dépression. Cette mesure vise à amoindrir l'impact de l'autoroute sur la trame urbaine. Nous croyons que cette approche est saine. Le MTQ propose sept viaducs pour permettre de franchir les voies rapides facilement et de façon sécuritaire. Cependant, tout comme les municipalités riveraines, **nous demandons**

---

<sup>8</sup> Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales*, 2001.

**qu'un traitement architectural des structures des viaducs soit réalisé pour améliorer la qualité de vie du milieu.** Ce genre d'intervention est de plus en plus courant dans les projets autoroutiers qui traversent les milieux urbains. Notre région doit pouvoir obtenir cette mesure d'insertion. **Aussi, la mise en valeur des emprises aux sorties de l'autoroute devrait recevoir un aménagement paysager approprié et permettre les signalisations particulières souhaitées par les villes riveraines.**

*Mesures au niveau des accès et de la fluidité :*

Le projet autoroutier sur le tracé de la route 132, tel que proposé par le MTQ viendra perturber la fonctionnalité de certaines rues collectrices intermunicipales, particulièrement la rue Principale à Delson qui sera scindée. Le projet du ministère doit donc recréer un lien intermunicipal nord-sud à proximité. Le MTQ s'est montré ouvert à rétablir un lien nord-sud. La MRC demande que **le boulevard Georges Gagné soit prolongé vers le nord pour traverser la future autoroute et en se raccordant par la suite sur la rue Principale un peu plus au nord. Ce tronçon doit être conforme au volume et à l'importance du lien routier qui deviendra le principal lien nord-sud de la municipalité. Il devra être aménagé de façon comparable. Le MTQ doit construire une voie qui répond à ces critères. Ce raccordement doit faire partie des mesures de mitigation inhérentes au projet.**

Le projet du ministère à Sainte-Catherine rendra l'accès au parc industriel de cette ville plus complexe. Il s'agit d'un effet indirect non souhaitable au projet du promoteur. Dans ce contexte, et pour supporter une aire industrielle d'envergure régionale telle que définie au schéma d'aménagement de la MRC, le MTQ doit proposer d'établir une voie de circulation permettant de faciliter les déplacements vers ce parc industriel. **La MRC demande que le projet de la ville de prolonger la rue Léo jusqu'au boulevard Saint-Laurent soit incorporé au projet de construction de l'autoroute 30 comme mesure de mitigation.**

#### **4.4 Réduire les impacts négatifs reliés à la période de construction**

Dans le cadre des audiences du BAPE, le ministère a confirmé que les travaux de construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 s'échelonneront sur une période minimale de trois ans. Il s'agit d'une très longue période de

bouleversements pour l'accès aux commerces riverains et pour l'ensemble de la circulation qui emprunte quotidiennement cette route soir et matin.

Si le projet d'autoroute avait été réalisé au moment des expropriations, cette problématique aurait été grandement amoindrie. Puisque le promoteur a choisi d'attendre aussi longtemps entre le moment de faire les expropriations et d'entreprendre la construction probable en 2003, il doit répondre à cette problématique et mettre de l'avant des solutions pour amoindrir les bouleversements qu'il causera au milieu environnant. C'est pourquoi la MRC demande au BAPE de prévoir les mesures d'atténuation suivantes en lien avec la période de construction prévue pour l'autoroute 30 sur le tracé de la route 132 :

*Collaboration étroite avec le milieu :*

**Avant de débiter les travaux, le MTQ doit proposer aux municipalités riveraines et aux commerçants visés un « Plan d'intervention et de gestion de la circulation routière » à l'intérieur de l'emprise de la route 132 durant la période de construction ; ce plan de gestion devrait être suivi et mis à jour sur une base régulière durant la construction, il devrait notamment permettre de traiter la délicate question des accès aux commerces riverains à travers la période du chantier de construction. Cette mesure aidera à réduire les craintes de plusieurs commerçants telles qu'exposées à la première partie des audiences publiques. Pour ce faire, un comité regroupant des représentants du MTQ, de la MRC, des municipalités concernées et des commerçants devra être mis sur pied.**

*Encourager le transport en commun :*

Afin d'offrir des solutions alternatives au problème anticipé de congestion relié aux travaux de construction, le promoteur se doit d'encourager des alternatives pour les déplacements qui éviteront ou amoindriront le nombre de véhicules sur la route 132. La MRC demande que le MTQ encourage, de façon particulière, l'utilisation du transport en commun durant la période de construction. Plus précisément le MTQ devrait :

- a) **Déplacer, avant le début des travaux de construction, les stationnements incitatifs qui se trouvent affectés par le projet,**

- b) revoir, avec le concours des CIT concernés, les parcours d'autobus affectés par la zone de construction en vue de minimiser les impacts des usagers du transport en commun et, au besoin, participer financièrement à toute solution qui réduira les impacts négatifs,
- c) financer une campagne d'information auprès des usagers des changements nécessaires au transport en commun à cause de la construction du projet autoroutier et inciter les citoyens à utiliser le transport en commun durant la période de construction,
- d) offrir gratuitement le train de banlieue durant la période de construction (cette mesure de mitigation a déjà été mise de l'avant lors de la reconstruction d'une infrastructure routière appartenant au MTQ, soit le pont Marius Dufresne à Laval ).

#### **4.5 L'importance de compléter l'ensemble du projet autoroutier de l'autoroute 30**

Un nombre imposant d'intervenants régionaux et même nationaux (voir annexe1) ont pris position par le passé pour encourager le gouvernement à parachever l'autoroute 30. Bon nombre d'entre eux y voient un enjeu clé de développement tant pour l'ensemble de la Rive-Sud de Montréal, que pour toute la Montérégie et pour l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal.

En plus, récemment, des représentants du gouvernement fédéral ont reconnu l'importance de l'autoroute 30 comme voie de contournement de la région métropolitaine de Montréal nécessaire à la fluidité du transport des marchandises entre l'est du Canada et le reste du pays.

La MRC de Roussillon demande depuis des décennies au MTQ de parachever cette importante infrastructure routière. Des échanges en ce sens remontent au début des années 1980 dans le cadre de l'élaboration du premier schéma d'aménagement de la MRC. **Depuis plus de huit ans, la MRC de Roussillon participe activement** au comité d'action régional pour l'autoroute 30.

En plus de se rallier au projet actuel du MTQ, la MRC, **pour le tronçon entre Châteauguay et l'autoroute 20**, appuie ce ministère en prévoyant à l'intérieur

**de son Règlement de contrôle intérimaire une disposition qui vise à protéger l'emprise prévue de l'autoroute 30 sur les terrains qui ne sont pas encore la propriété du MTQ.**

## 5. CONCLUSION

L'autoroute 30 est aujourd'hui une priorité locale, régionale, provinciale et voire même nationale. La reporter dans le temps viendrait hypothéquer la qualité de vie des résidents de la MRC en maintenant les inconvénients qui perdurent et qui augmentent d'année en année depuis plus de 30 ans.

La MRC accepte le tracé du ministère des Transports afin d'optimiser son essor économique et demande au BAPE d'intégrer toutes les bonifications citées dans le présent mémoire puisqu'il s'agit d'une infrastructure dont la pérennité est assurée pour des années et que les impacts seront pressentis pendant et longtemps après la construction.

Ce projet gouvernemental s'insère dans un contexte où notre partie de la Rive-Sud de Montréal, soit le sud-ouest de la Rive-Sud, est une région qui, toute proportion gardée, a bénéficié moins que d'autres des infrastructures gouvernementales au cours des dernières décennies. Le projet de parachèvement de l'autoroute 30, mis de l'avant « au compte goutte » est un exemple du sous investissement de notre région. Cette approche retrouve aussi son parallèle au niveau de la santé, de l'éducation et de plusieurs autres services gouvernementaux provinciaux qui sont déficients sur notre territoire. Le projet de construction de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine est donc une initiative qui vient aider à corriger cette lacune historique et il doit se faire en améliorant les lacunes existantes et en permettant au milieu de vivre avec cette infrastructure pour de nombreuses années à venir.

**Annexe 1**

***LISTE DES PRINCIPAUX INTERVENANTS***

---

## PRINCIPAUX INTERVENANTS AYANT ACCORDÉ UN APPUI AU PROJET DE L'AUTOROUTE 30

- Gouvernement fédéral
- Gouvernement provincial
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Chambre de commerce de la Rive-Sud
- Maires de la Rive-Sud
- Association des camionneurs du Québec
- Conseil du patronat
- Ville de Longueuil
- Ville de Laval
- Ville de Montréal
- Conseil régional de développement de la Montérégie
- Et autres ...