
164

DM47

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5



MRC de Beauharnois-Salaberry

**MÉMOIRE DE LA MRC DE
BEAUHARNOIS-SALABERRY**

déposé au Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement

**Au sujet du projet de prolongement
de l'autoroute 30 entre Candiac et
Sainte-Catherine sur le territoire de la
MRC de Roussillon**

Le 20 mars 2002

Avant-propos	1
Introduction	2
Chapitre 1 – Le portrait de la MRC de Beauharnois-Salaberry	4
Chapitre 2 – Un réseau routier supérieur absent dans la MRC et discontinué en Montérégie	5
2.1 Le territoire de la MRC isolé	5
2.2 Des artères de développement désuètes et un volume de trafic surchargé	6
2.3 Une autoroute montréalaise inachevée et en discontinuité	7
Chapitre 3 – Une autoroute de développement économique	9
3.1 La MRC de Beauharnois-Salaberry : un développement difficile et une économie atrophiée	9
3.2 L'autoroute 30 : un axe essentiel au développement économique montréalais, montréalais et québécois	10
Chapitre 4 – La 30 : 15 ans de priorité et un dossier national	12
4.1 Une priorité maintes fois affirmée	12
4.2 La 30 : un dossier pleinement national	14
Chapitre 5 – L'autoroute 30 : une réalisation globale et totale	16
Chapitre 6 – Un projet justifié et toutes les conditions sont en place.....	18
6.1 De bonnes raisons	18
Conclusion	20

Le prolongement de l'autoroute 30

À la seule lecture de ces mots, une multitude de déclarations, de moments et de pensées nous viennent directement à l'esprit, sans compter que tout un pan du passé refait immédiatement surface à notre mémoire collective.

Car il faut bien le dire. Voilà déjà quarante (40) ans qu'on en parle ! Une période suffisamment longue pour en avoir parlé à ses enfants et même ses petits-enfants !

Les démarches du milieu à cet égard ont été si nombreuses depuis quatre décennies, que bon nombre d'entre nous en sont venus à dire que « *les années se suivent et se ressemblent toutes* » lorsqu'il est question du prolongement de l'autoroute 30. En effet, de visites ministérielles en Commissions parlementaires, de plans de transport en délégations à Québec et Ottawa, de pétitions en manifestations populaires, la panoplie des démarches semble avoir été expérimentée par le milieu depuis l'époque du « *Flower power* » et des « *pantalons éléphants* ».

Voilà pourquoi ces présentes audiences publiques revêtent toute leur importance, afin qu'on puisse définitivement tourner la page et enfin faire du dossier de l'autoroute 30 une affaire réglée.

En tant qu'organisme responsable notamment de l'aménagement et du développement économique de son territoire, et en raison qu'elle constitue une région géographique directement concernée par le tracé de l'autoroute 30, la MRC de Beauharnois-Salaberry ne peut demeurer impassible et se sent directement interpellée pour intervenir et déposer un mémoire dans le cadre de ces travaux du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) relativement au tronçon Est du prolongement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine situé dans la MRC voisine de Roussillon.

Dans le contexte que cette infrastructure de transport aura d'importantes retombées, non seulement pour notre territoire, mais aussi pour l'ensemble de la Montérégie et la région métropolitaine, la MRC de Beauharnois-Salaberry juge primordiale et fondamentale sa présence ici aujourd'hui.

Notre intervention dans le cadre de ces audiences nous apparaît d'autant plus justifiée, que les conditions d'obtenir la réalisation complète et définitive de cette autoroute ne se sont jamais révélées aussi favorables, alors que les autorités décisionnelles fédérale et provinciale reconnaissent la priorité de l'autoroute et qu'elles nous ont confirmé leur volonté et leur disponibilité financière pour la terminer.

Nous espérons que les commissaires apprécieront la lecture du document et qu'ils pourront, au terme de sa consultation, mieux comprendre pourquoi la MRC de Beauharnois-Salaberry s'est affichée à l'avant-garde de ce dossier de transport depuis ses tout débuts.

Un cheval de bataille vieux de vingt ans

Voilà déjà bientôt cinq ans, la MRC de Beauharnois-Salaberry participait à un exercice semblable devant les commissaires du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) au sujet du tronçon ouest de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, tronçon pour lequel un avis favorable du BAPE fut d'ailleurs obtenu au début de 1998.

Pour les élus de la MRC de Beauharnois-Salaberry, la participation cette année à cette autre série d'audiences concernant le tronçon Est de l'autoroute 30 n'est qu'une suite logique de tous les efforts qu'elle a consacrés au dossier depuis les tout débuts de son existence, il y a maintenant vingt ans.

En effet, s'il y a un cheval de bataille qui a constamment monopolisé les énergies et la détermination de nos élu(e)s, de même que les gens de chez nous, c'est bel et bien le dossier du prolongement de l'autoroute 30. On pourrait même quasiment affirmer, sans trop de dérision, que l'histoire de la MRC, c'est aussi en bonne partie, l'histoire de l'autoroute 30.

Que de délégations à Québec et à Ottawa et que de représentations auprès des députés et ministres tout au cours de ces vingt (20) années d'existence de la MRC ! Les analyses, les rapports, les réflexions et les prises de position se sont en effet multipliés pendant ces deux décennies. Ils n'avaient tous qu'une ligne directrice et un message commun: compléter l'autoroute 30.

La promotion de ce dossier de transport et de développement économique a par ailleurs été longtemps assumée par les élu(e)s et le Conseil des maires de la MRC de Beauharnois-Salaberry qui, au fil des ans, a contribué à la mise sur pied de nombreux comités de vigilance, dont le dernier en liste est l'actuel Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, désormais piloté depuis 1993 par les gens d'affaires.

Membre depuis 1991 de l'actuel Comité d'actions régional, au côté de ses consœurs de Roussillon, Haut-St-Laurent, Vaudreuil-Soulanges et de Champlain, aujourd'hui devenue Ville de Longueuil, la MRC de Beauharnois-Salaberry a sans contredit été de tous les combats pour l'obtention de l'autoroute 30.

La MRC a toujours considéré la réalisation de ce dossier de transport comme une absolue nécessité dans le contexte d'une économie globale et de libre-échange, tant pour les bienfaits du Suroît, de la Montérégie, de la grande région de Montréal que de l'ensemble du Québec.

Pour les membres du Conseil des maires de la MRC de Beauharnois-Salaberry, l'actuelle tenue des audiences publiques représente le moment opportun de définitivement boucler la boucle en marge de ce projet autoroutier.

Dans le cadre de ce document, la MRC de Beauharnois-Salaberry exposera donc brièvement aux membres de la Commission sa prise de position en faveur de la réalisation de cette infrastructure de transport en invoquant et en expliquant les motifs et les raisons qui militent en ce sens.

Le contenu du mémoire sera donc formé des points suivants :

- Une présentation sommaire, au chapitre un, du territoire de la MRC et de ses principales caractéristiques;
- En seconde partie du mémoire, on établira le constat de l'absence d'un réseau routier supérieur sur le territoire de la MRC et de sa discontinuité en territoire montréalais;
- Au chapitre trois, il sera question des lourdes conséquences, particulièrement économiques, de cette autoroute inachevée, tant pour le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, que pour l'ensemble de la Montérégie et de la région montréalaise;
- Au chapitre quatre, un peu d'histoire nous rappellera que l'autoroute 30 est reconnue « priorité montréalaise » depuis une quinzaine d'années et qu'elle est désormais un dossier national;
- En cinquième partie, il sera question de l'importance de percevoir l'autoroute 30 dans sa globalité et sa totalité;
- Au chapitre six, on rappellera que toutes les conditions sont en place pour compléter de façon définitive cette autoroute;
- Une conclusion tentera de sceller tout l'argumentaire du mémoire sous forme de quelques réflexions et commentaires.

Nous espérons que la présente intervention saura suffisamment répondre au questionnement de ceux et celles qui sont concernés, de près ou de loin par ce dossier, dans le cadre des présentes audiences publiques.

Le portrait de la MRC de Beauharnois-Salaberry

Constituée par décret le 1^{er} janvier 1982 en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la MRC de Beauharnois-Salaberry couvre un territoire de 468 km² et est située tout au sud-ouest de la grande région montréalaise, dans l'axe de développement économique du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs, à proximité de la frontière de l'État de New York et de celle de l'Ontario. Bref, une position géographique par excellence en terme d'échanges économiques et de marchés.

Le territoire de la MRC est entouré de plans d'eau et traversé de cours d'eau. Située entre les lacs Saint-François et Saint-Louis, et bordée au nord par le lit naturel du fleuve Saint-Laurent, la MRC de Beauharnois-Salaberry est traversée sur une distance de 25 kilomètres par le canal artificiel de Beauharnois alimentant la centrale hydroélectrique du même nom et servant de voie maritime aux navires se dirigeant ou provenant des Grands Lacs. La Ville de Salaberry-de-Valleyfield y possède d'ailleurs le seul port sous gestion municipale au Canada.

Située au cœur du Suroît, une région regroupant à la fois les MRC voisines de Vaudreuil-Soulanges et Le Haut Saint-Laurent, la MRC de Beauharnois-Salaberry fait aussi partie de la région administrative de la Montérégie.

Suite aux fusions municipales instituées par le Gouvernement du Québec, la MRC regroupera bientôt sept municipalités. Au côté des deux pôles démographiques et socio-économiques que sont les villes de Salaberry-de-Valleyfield (bientôt fusionnée avec Grande-Île et Saint-Timothée) et Beauharnois, cette dernière étant désormais incluse à la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), on retrouve les municipalités de Saint-Stanislas-de-Kostka, Saint-Louis-de-Gonzague, Saint-Étienne-de-Beauharnois, Sainte-Martine et Saint-Urbain-Premier.

Selon les plus récentes statistiques obtenues suite au recensement 2001, on dénombre quelque 59 137 personnes se répartissant dans ces sept agglomérations du territoire de la MRC, dont la majorité de la population se concentre principalement le long du fleuve Saint-Laurent, entre les lacs Saint-François et Saint-Louis.

Comme il est indiqué au schéma d'aménagement révisé, en vigueur, de la MRC, pas moins de 77% de la superficie territoriale est situé en zone agricole permanente, quoique seulement 4,9% des emplois totaux de la MRC y soient rattachés.

Le secteur secondaire qui regroupe les domaines de l'industrie manufacturière et de la construction représente quant à lui 32% des emplois de la MRC. Les industries manufacturières représentent à elles seules une part importante des activités économiques sur le territoire, alors qu'on y relie 25% des emplois totaux de la MRC. Parmi les entreprises présentes sur le territoire, on identifie des noms aussi connus que : Goodyear Canada, Noranda CEZinc, Alcan Usine Beauharnois, PPG Canada, Expro-Tech, Eka-Chimie Canada, Grace Davison, Nexen, Spexel, National Silicates, Les Aliments Carrière, Culinar et la centrale « Beauharnois » de Hydro-Québec.

Le secteur tertiaire, soit celui des services et des commerces, constitue quant à lui le plus grand générateur d'emplois avec 63% des emplois totaux de la MRC. On y répertorie notamment la présence de grandes bannières, dont les dernières en lice à s'implanter furent notamment Super C, Canadian Tire et Wal-Mart, toutes établies à Salaberry-de-Valleyfield.

Un réseau routier supérieur absent dans la MRC et discontinué en Montérégie

2.1 Le territoire de la MRC isolé

À l'aube du XXI^e siècle et seulement à une quarantaine de kilomètres tout au plus à vol d'oiseau de Montréal, il est déplorable de constater que notre MRC et l'ensemble de notre région tentent de se développer économiquement, alors qu'elles doivent composer avec un impair majeur, soit l'absence d'un raccordement avec le réseau routier supérieur du Québec.

Notre région, plus particulièrement celle composée des territoires des MRC de Beauharnois-Salaberry et du Haut Saint-Laurent, forme en effet le seul secteur à la périphérie immédiate de Montréal à ne pas bénéficier de la présence d'un lien autoroutier de qualité et se trouve en quelque sorte isolée des grands axes routiers de la Montérégie et du reste du Québec.

Sans vouloir attribuer entièrement la cause de cette situation à l'absence du lien autoroutier rapide et efficace permettant de lier efficacement le territoire de la MRC au réseau routier supérieur du Québec, il n'en demeure pas moins que l'état d'isolement de la MRC au chapitre du transport nuit considérablement à l'essor de son développement économique.

Cette situation problématique ne peut être mieux résumée que par un extrait tiré du rapport d'étude d'impact sur l'environnement rendu public en janvier 1991 et commandé à la firme Lavalin par le ministère des Transports du Québec :

« (...) située à l'extrême sud-ouest de la province, la MRC de Beauharnois-Salaberry est la seule partie du territoire à ne posséder aucun accès direct au réseau autoroutier du Québec. (...) En effet, cette sous-région ne possède pas de liaison routière vraiment rapide et efficace qui lui permettrait d'être intégrée au reste du territoire de la Montérégie, tant du point de vue économique que sur le plan administratif. (...) Le projet autoroutier pourrait donc s'inscrire dans une stratégie plus globale visant à relancer la région sud-ouest de l'agglomération montréalaise. Cette région est en perte de vitesse depuis plusieurs années et n'a pu profiter de la croissance qui a pourtant favorisé les MRC voisines ». (...) « la durée moyenne du trajet par la route 132 est de 31% supérieur au temps requis via l'utilisation de l'autoroute 20 ou de l'autoroute 40 ».

Voilà qui témoigne ardemment des conditions qui prévalent chez nous et qui explique notre ferme désir à voir se réaliser l'autoroute 30 dans les meilleurs délais.

Depuis le creusage du canal artificiel de Beauharnois dans les années trente, le caractère insulaire de la région (île de Salaberry-de-Valleyfield), jumelé à la problématique de liaisons inter-rives (présence des ponts Larocque et Saint-Louis, du pont Mgr Langlois et du tunnel de Melocheville faisant tous les quatre l'objet de réfections constantes) et à la dépendance à la route 132, qui ne répond d'ailleurs plus aux besoins de la région ni à son caractère de route nationale, causent de sérieux problèmes à toutes les entreprises commerciales et industrielles de notre territoire qui dépendent du transport routier.

Figurez-vous que pour bon nombre d'établissements industriels du territoire et de la région, leur activité économique doit composer avec la pénible traversée du canal de Beauharnois, de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield et du fleuve Saint-Laurent avant de ne pouvoir rejoindre les autoroutes 20 ou 40. L'expédition ou la livraison de tous les intrants et les extrants de ces entreprises est donc quotidiennement tributaire d'une entrée et d'une sortie difficiles de l'île.

2.2 Des artères de développement désuètes et un volume de trafic surchargé

En contrepartie, que dire de l'entière dépendance des routes 132 et 201 comme artères de développement économique pour l'ensemble de la MRC ?

L'examen du réseau routier du territoire de la MRC a démontré que les tronçons des routes 132 et 201 sont des voies génératrices de risque et de nuisances. De plus, ces routes présentent un volume de trafic et une capacité d'accueil et de desserte des véhicules plutôt très problématiques (dépassement de la capacité offerte sur la route 201 depuis 1993 et dépassement projeté en l'an 2003 sur la route 132).

La route 132 est d'ailleurs reconnue comme une des pires routes quant à sa dangerosité en terme de propension aux accidents. De toute évidence, cette dernière, qui traverse d'ailleurs l'île de Salaberry-de-Valleyfield en long et en large, ne joue plus depuis longtemps son rôle de « route nationale » et se révèle à plusieurs égards désuète et non sécuritaire pour les usagers, en plus de présenter de sérieux conflits d'usages.

Après analyse des limites de circulation de la 132 entre l'autoroute 20, au pont Mgr Langlois à Salaberry-de-Valleyfield, et l'autoroute 30 à Châteauguay, nous en arrivons au sombre constat suivant :

- Plus de 76% du tracé de 41 km est situé en zone urbanisée (50 à 70 km/h), dont plus de 30% en zone très urbanisée (50 km/h);
- Si l'on oublie les ralentissements causés par les feux de circulation, les arrêts et les obstacles omniprésents tout au long du parcours, un minimum de 37,5 minutes est requis pour parcourir le trajet précédemment mentionné;
- Si l'on tient compte des ralentissements causés par les feux de circulation, les arrêts ainsi que la multitude d'entrées de service d'entreprises importantes, il en nécessite un minimum d'une heure pour parcourir le tracé. Aux heures de pointe, c'est évidemment encore pire !

D'ailleurs, les commentaires émis par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'égard de la route 132 dans le cadre de son rapport publié en 1998 à l'issue des audiences du tronçon Ouest de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 ne pouvaient être plus clairs :

« Pour la Commission, l'augmentation du trafic ne pourra qu'amener une dégradation des niveaux de service déjà problématiques sur une grande partie du parcours des routes actuelles et, conséquemment, diminué la sécurité des usagers. (...) La Commission est d'avis que l'autoroute permettrait d'accroître la sécurité des usagers et des riverains des routes 132 et 201. Elle rétablirait également la fluidité sur ces routes qui sont relativement

congestionnées et qui le seront encore davantage à court terme, ce qui permettrait de répondre adéquatement aux besoins de déplacement régionaux ».

En fonction de tout ce contexte, comment alors pouvoir prétendre au développement économique et aux attraits d'investissement lorsqu'un territoire est aux prises avec une telle condition de liaison routière ?

Il est en effet déplorable de constater que dans un rayon d'une quarantaine de kilomètres d'une importante agglomération comme Montréal et à la confluence des frontières ontarienne et américaine, qu'un bassin de près de 100 000 personnes soit dépourvu d'une adéquate infrastructure routière.

2.3 Une autoroute montréalaise inachevée et en discontinuité

À bien y regarder, le prolongement de l'autoroute 30 n'est pas foncièrement et uniquement souhaitable pour le sud-ouest québécois et le Suroît, mais bien pour tout l'ensemble de la Montérégie et la région montréalaise.

En effet, de tous les projets de développement économique placés en priorité en Montérégie depuis les 15 dernières années, le prolongement de l'autoroute 30 s'est de toute évidence révélé le dossier prioritaire aux yeux de tous les décideurs.

Le prolongement de l'autoroute 30 ne doit pas être perçu comme un outil de développement uniquement sectoriel ou régional, mais doit plutôt être considéré dans sa globalité et être finalisé dans sa totalité, et non plus par tronçon comme elle l'a toujours été.

L'autoroute 30, c'est un levier de développement économique qu'attend depuis trois décennies la seconde plus importante région démographique en importance du Québec, après Montréal, qu'est la Montérégie (1,25 millions de personnes – 1996) et c'est la voie de contournement dont a tant besoin la ville de Montréal qui se révèle être la seule métropole nord-américaine dépourvue d'une telle alternative routière.

D'ailleurs, selon la firme Roche Deluc, quelque 2 millions de camions par année transitant sur l'île de Montréal pourraient ainsi être détournés de la congestion métropolitaine. En étant ainsi inachevée et discontinuée sur le territoire montréalais, l'autoroute 30 ne remplit aucunement son rôle de catalyseur économique et de fluidité des échanges commerciaux.

Par ailleurs, dans un contexte de liaison est-ouest, la réalisation complète de l'autoroute 30 sur la rive sud de Montréal aurait l'immense avantage de se transformer en véritable extension logique et naturelle de l'autoroute 20. Cette dernière, que l'on dit « transcanadienne », perd en effet ses caractéristiques d'une véritable voie de circulation rapide dans la région de Montréal, alors qu'elle se transforme davantage en boulevard urbain dans le secteur Vaudreuil-Dorion/Île Perrot et qu'elle se fraie péniblement un chemin dans le tissu routier de l'Île de Montréal déjà hypothéqué par la congestion. Dans cette perspective, l'autoroute 20 n'aura en réalité le vocable d'« autoroute » dans la région de Montréal que le jour où on lui greffera l'autoroute 30 comme extension sur la rive sud, offrant du même élan une voie de contournement de l'Île de Montréal.

Que ce soit en terme d'accessibilité aux marchés, de fluidité du transport et de rapidité du temps de livraison (just in time) entre les points d'origine et de destination, d'élimination du trafic de transit sur l'île de Montréal, de sécurité routière, de développement régional comme outil de relance économique du Québec ou encore d'infrastructure en soutien à l'accroissement des échanges commerciaux avec les États-Unis notamment, le prolongement de l'autoroute 30 prend toute sa signification.

Une autoroute de développement économique

L'absence d'une liaison routière de première qualité sur le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry et la segmentation de l'autoroute 30 dans l'ensemble montréalais ne sont pas sans influencer sur les conditions et la performance du développement économique des collectivités qui y résident.

3.1 La MRC de Beauharnois-Salaberry : Un développement difficile et une économie atrophiée

Les répercussions de l'absence de l'autoroute 30 en tant que levier de développement social et économique pour la MRC de Beauharnois-Salaberry se font ressentir tangiblement. Sans vouloir mettre entièrement la responsabilité de cette situation sur cette carence de liaison routière, il n'en demeure pas moins qu'elle constitue à nos yeux un facteur non négligeable. L'un des premiers éléments pouvant refléter ce malaise concerne l'évolution démographique de la MRC sur les vingt dernières années comparativement aux autres MRC entourant l'île de Montréal et Laval.

ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE 1981-2001					
MRC de Beauharnois-Salaberry / MRC Région de Montréal					
MRC	Accroissement 1981-1991 (%)	Population 1991	Population 1996	Population 2001	Variation (%) 1996-2001
Beauharnois-Salaberry	2,4%	59 785	59 769	59 137	-1,1%
Champlain	10,8%	312 735	312 734	311 838	-0,8%
Deux-Montagnes	30,9%	71 220	78 960	81 417	3,1%
Lajemmerais	27,2%	85 720	95 618	100 263	4,9%
L'Assomption	40,5%	91 540	102 188	103 977	1,8%
Les Moulins	52,5%	91 155	103 213	110 087	6,7%
Roussillon	20,8%	118 355	132 167	138 172	4,5%
Vaudreuil-Soulanges	28,2%	84 505	95 318	102 100	7,1 %

Comme on le constate, la MRC de Beauharnois-Salaberry est celle où sa population a le moins progressé de 1981 à 1991 parmi les MRC situées à l'intérieur de la première couronne urbaine entourant l'île de Montréal et Laval. Alors qu'on enregistrait des hausses de 52,5% à la MRC Les Moulins, de 40,5% à la MRC L'Assomption et de 30,9% à la MRC Deux-Montagnes, l'accroissement n'a été que de 2,4% à la MRC de Beauharnois-Salaberry.

De 1981 à 1996, la MRC a connu un très faible accroissement démographique, soit de l'ordre de 1,8%. Au cours de la période 1991-1996, la MRC a enregistré une perte de sa population, avec une décroissance de 0,03%, alors que les statistiques du dernier recensement de 2001 nous illustrent à nouveau une régression de la population de la MRC de Beauharnois-Salaberry de l'ordre de 1,1% au cours des cinq dernières années. À l'exception de la MRC de Champlain, toutes les autres MRC entourant l'île de Montréal et Laval ont vu leur population hausser avec une variation de près de 2 à 7% entre 1996 et 2001.

D'ailleurs, si l'on s'arrête sur l'évolution démographique des vingt dernières années (1981-2001) sur le territoire de la MRC, on parle véritablement d'une stagnation de la population, alors que la MRC n'a enregistré un accroissement démographique que de l'ordre de 0,73% en vingt ans !

Il est en effet renversant de constater ces statistiques et cette tendance, alors que le cœur de la MRC de Beauharnois-Salaberry n'est pourtant à vol d'oiseau qu'à une quarantaine de kilomètres de Montréal !

En fonction de statistiques provenant du recensement de 1996, de différents ministères et organismes publics et para-publics, ce sérieux malaise est aussi perceptible en ce qui regarde la structure d'âge, la scolarité, le revenu, le taux de chômage ainsi que d'assistance sociale au sein du territoire de la MRC. Voici quelques constatations :

- × La population de la MRC est plus vieille que celle de la Montérégie et même celle de la province;
- × Dans son ensemble, la population du territoire est aussi moins scolarisée que celle de la Montérégie et celle du Québec. Sur le territoire du CLSC Seigneurie de Beauharnois, correspondant très étroitement au territoire de la MRC, 62,3% de la population âgée de 15 ans et plus possédait 13 ans de scolarité et moins, comparativement à 34,5% en Montérégie et à 35,5% pour l'ensemble du Québec;
- × Le revenu moyen des ménages de la MRC était en 1996 de 38 378 \$, soit un écart considérable avec le revenu moyen des ménages supérieur à 50 000 \$ constaté dans les MRC situées sur les rives sud et nord immédiates de l'île de Montréal;
- × La proportion de familles pauvres (vivant sous le seuil de faible revenu) s'établissait en 1996 à 22,2% sur le territoire de la MRC, deuxième en importance en Montérégie;
- × Le taux de chômage s'établissait en 1996 à 12,7%, supérieur au taux de la Montérégie (9,3%) et du Québec (11,8%);
- × La proportion de prestataires d'aide sociale versus la population active atteignait en 1999 12,5%, en supériorité à la proportion de la MRC voisine de Vaudreuil-Soulanges (2,9%), de la Montérégie (7%) et du Québec (10,4%).

À la seule lecture de ces chiffres, on comprendra aisément que le gouvernement Landry dans son dernier budget a alloué une aide gouvernementale spéciale à la région de Salaberry-de-Valleyfield en raison de son identification comme zone à faible développement économique.

Il n'y a aucun doute dans l'esprit des élu(e)s et des gens d'affaires de chez nous. L'isolement de la population du sud-ouest de la Montérégie résultant de cette absence de rattachement au réseau routier supérieur du Québec se révèle un facteur important de l'état de cette déplorable situation économique.

3.2 L'autoroute 30 : un axe essentiel au développement économique montérégien, montréalais et québécois

Cette autoroute n'est pas seulement indispensable au territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, mais bien aussi pour l'ensemble de la Montérégie, de la région métropolitaine et du Québec.

Avec son bassin de population de 1.25 millions de personnes, figurant au second rang en importance démographique après l'île de Montréal, et l'importance de ses activités manufacturières qui la situent aussi en seconde position à l'échelle du Québec, la Montérégie, de par sa position géographique stratégique à proximité de l'Ontario et des Etats-Unis, dispose de tous les atouts pour performer de façon optimale dans le contexte du libre-échange et de la globalisation des marchés. Voilà pourquoi le parachèvement de l'autoroute 30 prend toute son importance.

Un document de la Direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie du ministère des Transports du Québec nous mentionne que les expéditions manufacturières des fabricants exportateurs se situant dans les diverses MRC de la Montérégie avaient exporté leurs produits pour une valeur de 16,5 milliards d'expédition en 1995.

Quant au plan de transport déposé en 2001 par le ministère des Transports du Québec, il y était clairement indiqué que 90% de la valeur des expéditions manufacturières québécoises destinées aux Etats-Unis transite par les voies routières de la Montérégie.

De ce constat, on peut aisément déduire qu'une bonne part de ce trafic routier transite par le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry. Sachant qu'à l'exclusion de l'île de Montréal, le seul accès vers l'ouest canadien, les Grands Lacs et le Midwest américain pour des échanges commerciaux routiers provenant de la Montérégie est de transiter par la route 132 via le territoire de la MRC pour emprunter les autoroutes 20 et 40, on comprend dès lors le problème de fluidité, de congestion routière et de coûts prohibitifs auxquels doivent faire face les entreprises qui dépendent du transport routier.

Ces seules statistiques nous font comprendre l'importance de réaliser dans son intégralité une infrastructure de transport comme le prolongement de l'autoroute 30. Ce n'est qu'une fois parachevée de son point d'origine à son point de destination que cette autoroute ne prendra sa véritable signification et qu'elle permettra aux entreprises de Montréal et de la Montérégie d'être raccordées efficacement avec l'Ontario (via les autoroutes 20 et 40) et les Etats-Unis (via l'autoroute 15).

Le prolongement de l'autoroute 30 n'est donc pas l'affaire d'une « run de lait » comme on s'est déjà amusé à l'affubler dans le passé, mais bien une nécessité et un impératif au développement socio-économique de toute une région du Québec. Si l'on veut demeurer dans la caricature et la parodie, nous parlons ici de 1.25 millions de « buveurs de lait ».

La 30 : 15 ans de priorité et un dossier national

4.1 Une priorité maintes fois affirmée

Depuis les toutes premières manifestations, il y a de cela quarante ans, de l'intérêt de construire ce qui est aujourd'hui connu comme étant l'autoroute 30, jamais l'unanimité sur le fondement et la justification du projet n'ont fait défaut et ce, tant auprès des élu(e)s, des industriels, des gens d'affaires que de la population en général.

Cette solidarité du milieu autour du projet à l'échelle montréalaise s'est particulièrement affirmée depuis une quinzaine d'années avec la tenue en 1987 du Sommet socio-économique de la Montérégie. Ce consensus sur ce dossier de transport n'a depuis cessé de croître. Voici quelques faits saillants de cette trop longue histoire :

- | | |
|------------------------|---|
| 1960 | Le Président de la Chambre de Commerce de la Province du 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); |
| Années 60 et 70 | Réalisation de différents tronçons dans les secteurs Sorel-Tracy, Boucherville / Saint-Bruno, Bécancour / Autoroute 55 et Saint-Timothée / Salaberry-de-Valleyfield; |
| 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; |
| 1989 | La priorité du prolongement de l'autoroute 30 est à nouveau confirmée lors de la Conférence biennale de la Société Montérégienne de Développement (SMD) et le tout est entériné dans l'Entente-cadre signée avec le Gouvernement; |
| 1990-92 | Un tronçon de 12,5 kilomètres de l'autoroute 30 est réalisé de Sainte-Catherine à Châteauguay, afin de contourner la réserve amérindienne de Kahnawake; |
| 1991 | Mise sur pied de l'actuel Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 et adoption par le milieu d'un corridor autoroutier entre Châteauguay et l'Autoroute 20; |
| 1993 | Adoption du tracé définitif et de moindre impact entre Châteauguay et l'autoroute 20; |

- 1993-94** Important exercice de planification stratégique tenu par le Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM) dans l'objectif de déterminer les priorités de la région pour les cinq prochaines années. L'autoroute 30 apparaît en tête de liste;
- 1997** Tenue d'un autre Sommet régional en Montérégie auquel participent plus de 750 personnes. La 30 ressort à nouveau comme priorité. Lors de cette même année, on assiste aux audiences publiques du BAPE et aux auditions de la CPTAQ pour le tronçon Châteauguay – Autoroute 20;
- 1998** Obtention des avis favorables du BAPE et de la CPTAQ pour la réalisation de l'autoroute 30, de Châteauguay à l'autoroute 20;
- 1999** Entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire (RCI) de la MRC de Beauharnois-Salaberry et 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** Le CRDM tient un troisième exercice de planification stratégique en douze ans en prévision d'identifier les priorités de la région pour les années futures et, à nouveau, l'autoroute 30 fait consensus parmi les quelque 1000 participants;
- Les Libéraux fédéraux promettent à Salaberry-de-Valleyfield, dans le cadre de la campagne électorale, de construire deux ponts et 14 kms de route de l'autoroute 30;
- 2001** Signature d'une troisième Entente-cadre de développement d'une durée de cinq ans entre le Gouvernement du Québec et la Montérégie à l'intérieur de laquelle la 30 fait office d'élément primordial;
- Le ministre des Transports du Québec, M. Guy Chevrette, dépose en avril 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;
- Dans le cadre du dépôt du budget fédéral au début de décembre, le ministre fédéral des Finances, M. 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;
- 2002** Début en février des audiences publiques du BAPE pour le tronçon Candiac – Sainte-Catherine et le gouvernement fédéral informe qu'un programme se substituera à la Fondation initialement annoncée sur les infrastructures. Toujours en février, les ministres Martin (Finances), Collenette (Transports) et Manley (Vice-premier ministre) confirment que l'autoroute 30 est une priorité nationale en matière de transport.

Comme en fait foi ce bref historique, si nous pouvons espérer aujourd'hui prétendre à l'obtention complète et définitive de l'autoroute 30, c'est tout simplement le résultat et le fruit de plusieurs années d'efforts, mais surtout des quinze dernières années, où la consultation et les démarches stratégiques auprès du milieu et des instances décisionnelles n'ont fait que réitérer la priorité de ce dossier de transport.

En effet, de tous les projets de développement économique à avoir été analysés et traités sur la scène montréalaise depuis quinze ans, l'autoroute 30 a sans ambages semé l'unanimité et récolté le consensus et ce, auprès de tous les intervenants ayant participé à ces exercices.

4.2 La 30 : un dossier pleinement national

Depuis les premiers moments de l'intérêt manifesté il y a quarante ans de doter le Québec de cette voie autoroutière, le dossier du prolongement de l'autoroute 30 a parcouru depuis énormément de chemin.

D'un dossier de niveau principalement local et régional, voilà que la nécessité du prolongement de l'autoroute 30 est depuis quelques années un sentiment partagé au niveau national, tant par les groupes et les associations qui ont à cœur la qualité du réseau de transport routier, que par les autorités gouvernementales.

La MRC de Beauharnois-Salaberry et les membres du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 ne sont plus désormais les seuls à affirmer la nécessité de ce prolongement autoroutier. À leur côté se retrouvent maintenant de multiples et précieux partenaires qui recommandent haut et fort la terminaison de l'autoroute 30.

En plus des organismes partenaires du Comité d'actions régional, on entend ici des groupes, des associations et différents élus directement concernés par ce dossier. On fait alors référence au Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM), à la Table de concertation des Préfets de la Montérégie, de même qu'aux maires de Longueuil (M. Jacques Olivier), de Laval (M. Gilles Vaillancourt) et de Montréal (M. Gérald Tremblay).

Cette importance et cette nécessité du prolongement de l'autoroute 30 sont aussi reconnues par les dirigeants politiques québécois et canadiens, procurant du même élan au dossier une envergure véritablement nationale.

En effet, le Gouvernement du Québec l'a d'abord clairement démontré via l'annonce de son plan de transport de la grande région de Montréal, produit au début de l'année 2000, et par le dévoilement en avril 2001 d'une offre de partenariat de financement de l'autoroute avec le gouvernement fédéral dans une proportion 50%-50% du projet total ou de la somme résiduelle dans l'éventualité où le secteur privé s'impliquerait. Même Mme Pauline Marois, ministre des Finances du Québec, a confirmé à diverses occasions que son gouvernement disposait des sommes nécessaires pour la compléter.

En ce qui regarde le niveau fédéral, les ministres Paul Martin (Finances) et David Collenette (Transports) ont indiqué à la Chambre des Communes en février dernier, de même que lors d'un entretien avec des membres d'une délégation du Comité d'actions régional, que le projet de l'autoroute 30 constitue, avec trois autres projets de transport à travers le pays, une priorité nationale. Ils nous ont même garanti son inclusion au nouveau programme de fonds d'infrastructure devant entrer en vigueur en avril prochain.

Même le Vice-premier ministre John Manley y est allé d'une déclaration pour le moins significative au tout début de ce présent mois de mars, lors d'une entrevue accordée au quotidien *La Presse* diffusée dans son édition du 6 mars 2002, en réitérant que « *le Québec obtiendra sa juste part du fédéral pour financer la construction de grands projets routiers tels que l'autoroute 30 qui permettra de contourner Montréal* ». Il ne faut pas perdre de vue d'ailleurs qu'Ottawa s'est engagé à construire deux ponts et quatorze kilomètres de l'autoroute 30, un engagement que le Fédéral se devra d'honorer.

Comme ces récents développements en témoignent, l'autoroute 30 n'a jamais revêtu cette envergure nationale avec autant d'évidence qu'on lui connaît depuis quelques années. Ottawa et Québec démontrent dans ces circonstances, non seulement une ferme volonté d'aller de l'avant dans ce dossier, mais reconnaissent à la fois son état prioritaire tout en nous confirmant la disponibilité budgétaire pour la réaliser.

L'autoroute 30 : une réalisation globale et totale

109 kilomètres d'autoroute répartis en onze tronçons différents, le tout réalisé sur une période de vingt-huit (28) ans ! Comble d'étonnement : la liaison entre les points d'origine et de destination de cette autoroute se fait toujours attendre !

Voilà pourquoi la MRC de Beauharnois-Salaberry rappelle qu'il importe de terminer le prolongement de l'autoroute 30 dans sa totalité et sa globalité, et non plus sectionner sa réalisation par tronçon comme le passé l'a démontré. Il importera donc de s'assurer de compléter ensemble les deux derniers tronçons, soit de Châteauguay à l'autoroute 20 et entre Candiac et Sainte-Catherine.

Cette approche est d'autant plus facilitée que le prolongement autoroutier est conforme et est déjà prévu aux schémas d'aménagement des MRC concernées et que des règlements de contrôle intérimaire (RCI) protégeant les emprises ont été adoptés.

En effet, dans le cadre des orientations et des objectifs de son schéma d'aménagement révisé (SAR) adopté en avril 2000 et entré en vigueur en juin suivant, la MRC de Beauharnois-Salaberry fait du prolongement de l'autoroute 30 un élément primordial.

Au chapitre des orientations d'aménagement en matière de transport, on peut d'ailleurs y lire :

« Doter la région des infrastructures et des équipements nécessaires à son développement.(...) Compléter les réseaux de transport et appuyer leur développement. (...) Réaliser un lien autoroutier reliant la région au réseau autoroutier de la Montérégie ».

Au plan des grandes affectations du territoire et du concept d'organisation spatiale, faisant partie intégrante du schéma d'aménagement révisé de la MRC, est évidemment illustré et prévu le tracé autoroutier.

D'ailleurs, depuis les débuts de la MRC de Beauharnois-Salaberry, le tracé du prolongement de l'autoroute 30 a constamment été planifié au schéma d'aménagement de la MRC et en constitue en fait un élément majeur depuis maintenant deux décennies.

De plus, le tronçon Ouest entre Châteauguay et l'autoroute 20 dispose déjà d'un avis favorable du BAPE et de la CPTAQ, de même que de l'émission d'un Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) suite à l'adoption d'un décret par le Conseil des ministres. Voilà que le tronçon Est d'une distance de sept kilomètres entre Candiac et Sainte-Catherine fait aujourd'hui l'objet d'audiences publiques du BAPE. Aux yeux de la MRC de Beauharnois-Salaberry, il serait plutôt décevant que cette dernière portion, représentant en réalité que 4,6% du trajet total de 151 kilomètres que comptera la 30 une fois terminée, vienne compromettre sa réalisation définitive.

Sans vouloir se prétendre experts dans l'analyse des impacts que générera l'implantation de l'autoroute 30 dans le secteur Est, nous faisons toutefois appel à l'expertise des commissaires pour qu'ils saisissent bien la portée que pourraient avoir sur l'avenir du projet la tenue de rapports ou d'études additionnelles qui impliqueraient nécessairement des délais supplémentaires.

À notre humble avis, le tracé projeté et favorisé par le promoteur nous apparaît être celui de moindre impact et celui arrimant le plus efficacement les objectifs du projet et répondant le plus adéquatement aux politiques et orientations gouvernementales, sans compter qu'il repose sur une diligence plus souhaitable en terme de délais.

Le tracé promu par le ministère offre non seulement l'avantage de l'acquisition préalable des emprises nécessaires, mais atteint les objectifs gouvernementaux de protection du territoire agricole et de limitation de l'étalement urbain.

En fonction de ces différents paramètres, la MRC de Beauharnois-Salaberry dit espérer que l'exercice d'aujourd'hui permettra d'en arriver à une décision juste et éclairée sur la question du prolongement de l'autoroute 30 tout en tenant compte de l'intérêt de la collectivité québécoise, d'autant plus que les éléments circonstanciels, particulièrement politiques, qui prévalent actuellement autour de ce dossier ne se sont jamais révélés aussi favorables.

Un projet justifié et toutes les conditions sont en place

Nous profiterons de ce dernier chapitre pour vous effectuer un rappel des principales raisons justifiant l'achèvement dans les meilleurs délais de l'autoroute 30 et le fait que toutes les conditions sont en place et sont réunies pour finalement terminer ce dossier amorcé dans les années 60.

6.1 De bonnes raisons

La réalisation du prolongement de l'autoroute 30 permettrait notamment de :

- Briser l'isolement de la MRC de Beauharnois-Salaberry en la raccordant efficacement au réseau routier supérieur du Québec;
- Suppléer à la déficience des routes 132 et 201, devenues désuètes et surchargées, comme artères de développement économique de la MRC;
- Relancer l'économie atrophie de la MRC de Beauharnois-Salaberry, la seule au pourtour immédiat de Montréal à ne pas bénéficier du dynamisme économique de la région métropolitaine;
- Offrir aux entreprises de la MRC et de la Montérégie un axe routier rapide et efficace et une meilleure accessibilité aux marchés dans le contexte du libre-échange et des échanges commerciaux avec l'Ontario et les États-Unis (plus de 100 millions de consommateurs);
- Doter la Ville de Montréal, pôle de développement économique majeur, d'un lien routier additionnel de haut niveau avec les autres régions du Québec, lui permettant ainsi de rayonner davantage comme catalyseur économique;
- Offrir au trafic de transit, empruntant inutilement le réseau routier rapide de l'île de Montréal, une voie de contournement sur la rive sud, une alternative pouvant grandement soulager le problème de congestion et de fluidité sur les ponts et les routes de la métropole qui hypothèque lourdement la compétitivité des entreprises, le développement de Montréal et la qualité de vie des citoyens;
- Servir de prolongement naturel de l'autoroute 20, dite « transcanadienne », qui ne dispose aucunement présentement des qualificatifs de fluidité et de rapidité d'une autoroute, alors qu'elle n'est davantage qu'un boulevard urbain dans le secteur Vaudreuil-Dorion-Île Perrot et qu'elle offre le désagrément de traverser l'île de Montréal, ne faisant qu'ajouter à la congestion du réseau;
- Doter la Montérégie (seconde plus importante région démographique du Québec avec 1,25 millions de personnes et grande région exportatrice de produits manufacturés) d'une véritable autoroute pouvant maximiser la mobilité des personnes et des marchandises;
- Implanter un incitatif et un levier économique additionnels d'importance pour les entreprises désireuses de faire des investissements au Québec.

Si les raisons et les motifs de terminer enfin l'autoroute 30 sont là, que dire des quatre conditions favorables, nécessaires et essentielles pour la réaliser qui sont actuellement présentes, alors que se tiennent ces audiences publiques :

- Sur le plan technique, tout est fin prêt du côté du tronçon Ouest. Les avis favorables du BAPE et de la CPTAQ sont obtenus et le Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) a été émis par le Conseil des ministres;
- Le consensus et l'unanimité sur cette autoroute ne font plus de doute depuis 15 ans;
- Ce dossier de transport est reconnu prioritaire et nécessaire à l'échelle nationale, un sentiment non seulement partagé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Rive Sud, l'Association du camionnage du Québec, le Conseil du Patronat du Québec, le Groupe CAA-Québec, le Conseil régional de développement de la Montérégie (CRDM), la Table de concertation des Préfets de la Montérégie, mais aussi par les maires de trois des plus grandes villes du Québec, soit Laval, Longueuil et Montréal;
- Enfin, même les gouvernements d'Ottawa et de Québec ont admis la priorité du dossier en matière de transport à l'échelle nationale. Non seulement affichent-ils une réelle volonté de la compléter, mais chacun a confirmé la disponibilité des sommes budgétaires pour finalement clore cette question de transport. Ottawa s'est même engagé à réaliser deux ponts et quatorze kilomètres de l'autoroute 30, alors que Québec a déposé une offre de partenariat de financement de la construction de l'autoroute.

Voilà déjà vingt ans, soit depuis ses origines, que la MRC de Beauharnois-Salaberry s'évertue et lutte avec acharnement pour voir se réaliser de façon définitive le prolongement de l'autoroute 30. Pour la MRC de Beauharnois-Salaberry, cet axe de transport briserait finalement l'isolement qui la tient à l'écart du réseau routier supérieur du Québec et qui la maintient dans une stagnation économique et démographique plus qu'inquiétante.

Notre territoire est définitivement en mal d'une autoroute et nécessite grandement un lien efficace et rapide avec le reste de la Montérégie et l'ensemble du Québec. Ce constat et cette lacune s'appliquent tout autant à la réalité montréalaise, où l'on doit composer avec la discontinuité d'une autoroute et un axe de développement économique inachevé. Ce dossier de transport est primordial pour les activités économiques de la seconde région la plus peuplée du Québec qu'est la Montérégie, de même que pour l'efficacité des liaisons commerciales est-ouest et avec les États-Unis. La grande région de Montréal a aussi tout à gagner de la réalisation de cette autoroute qui s'avérera, en tant que voie de contournement pour tout le trafic de transit, une solution plus qu'intéressante à la décongestion de son réseau routier.

Voilà pourquoi le fondement et la justification de ce dossier font quant à eux consensus et unanimité depuis quinze ans, non seulement à l'échelle montréalaise, mais aussi parmi l'ensemble des intervenants concernés par cette question de transport. La nécessité de cette autoroute fait même désormais partie du langage et du discours des milieux d'affaires et des autorités gouvernementales à l'échelle nationale.

Tout ce que nous souhaitons, c'est que l'intervention que nous effectuons aujourd'hui devant les membres de cette Commission ne s'inscrive pas banalement dans la suite interminable de représentations sans lendemain auxquelles le dossier de l'autoroute 30 a malheureusement été trop souvent associé.

Nous estimons cette fois que cette démarche d'aujourd'hui s'inscrit positivement dans la démarche de réalisation définitive de cette autoroute. Nous sommes convaincus que les membres de cette Commission sauront traiter et analyser judicieusement ce dossier de transport avec toute la signification et les implications qu'il représente.

L'autoroute 30 a désormais son histoire. Il est maintenant temps d'en connaître le mot de la fin !