



164

DM57

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

MÉMOIRE

**AUDIENCES PUBLIQUES
COMMISSION D'ENQUÊTE DU
BUREAU DES 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**

21 MARS 2002

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION DU CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT DE ROUSSILLON.....	4
2. PLAN D'ACTION LOCAL POUR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI (PALEE).....	4
3. COMMENTAIRES SUR LES IMPACTS ECONOMIQUES DU PROJET SOUMIS.....	5
• ARTÈRE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE ESSENTIELLE	5
• LE TRACÉ PROPOSÉ ASSURE LA PROTECTION ET L'AMÉLIORATION DES ACCÈS AUX ENVIRONNEMENTS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX EXISTANTS OU PRÉVUS	5
• PROJETS D'ENVERGURE SUR LE TERRITOIRE DES MUNICIPALITÉS, CRÉATEURS D'EMPLOIS ET GÉNÉRATEURS D'UNE SYNERGIE D'ENTREPRISES	6
• LIEN QUI FAVORISE LES ÉCHANGES NATIONAUX ET INTERNATIONAUX.....	6
• MESURES DE MITIGATION APPLIQUÉES AU PROJET	7
4. CONCLUSION	7

1. PRÉSENTATION DU CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT DE ROUSSILLON

Mis en place en 1998, les CLD sont issus de la Politique de soutien au développement local et régional du ministère des Régions. Le CLD de Roussillon est financé par ce ministère et par la MRC (Municipalité régionale de comté) en vertu d'une entente tripartite. Le territoire de la MRC de Roussillon constitue le terrain d'action du CLD, soit les villes et municipalités de Candiac, Châteauguay, Delson, La Prairie, Léry, Mercier, Saint-Constant, Saint-Isidore, Saint-Mathieu, Saint-Philippe et Sainte-Catherine.

Le rôle et la mission du CLD l'amènent à agir à la fois auprès d'individus et auprès de l'ensemble de la communauté pour stimuler le développement économique et social de la région. D'une part, il offre, via un guichet multi-services, de l'aide technique et financière aux promoteurs de projets d'affaires pour encourager et appuyer l'entrepreneuriat local. D'autre part, il est responsable d'élaborer et de veiller à la réalisation d'un plan local d'action et une stratégie pour favoriser le développement de l'économie et la création d'emplois dans la région.

Le CLD offre également des services conseils et de soutien aux entreprises déjà existantes pour favoriser leur croissance et les soutenir dans la création d'emplois durables.

Le CLD est un organisme sans but lucratif géré par les gens du milieu et placé sous l'autorité d'un conseil d'administration représentatif des différents partenaires locaux de l'économie et de l'emploi. Les membres des collèges électoraux désignent entre eux la personne qui les représente au sein du conseil d'administration.

Le conseil d'administration est composé de 24 personnes, dont 19 qui représentent les divers collèges électoraux et qui ont droit de vote tandis que le sous-ministre adjoint du Ministère des régions, les députés de Châteauguay et de La Prairie, la direction du CLE (Centre local d'emploi) et la directrice du CLD siègent également au conseil mais n'ont pas droit de vote.

Les collèges électoraux et leurs représentants sont répartis ainsi :

- 5 représentants du milieu municipal
- 1 représentant du milieu industriel et manufacturier
- 2 représentants du milieu commerces et services
- 1 représentant du milieu des coopératives
- 2 représentants du milieu communautaire
- 1 représentant du milieu jeunes entrepreneurs
- 1 représentant du milieu de la santé
- 1 représentant du réseau de l'éducation
- 1 représentant du milieu des travailleurs
- 1 représentant du secteur agricole
- 1 représentant du secteur touristique
- 1 représentant du secteur de la culture
- 1 représentante de la condition féminine.

2. PLAN D'ACTION LOCAL POUR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI (PALEE)

Résultant d'une étude socio-économique approfondie de la région, notre organisme s'est doté d'un plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALEE), tel que prévu dans son mandat. Ce plan d'action définit six axes de développement stratégiques : développer la conscience régionale et la concertation, soutenir la croissance des entreprises en place, aider au démarrage d'entreprises et stimuler l'entrepreneuriat, associer les partenaires à l'innovation et à l'exportation, arrimer les besoins de main-d'oeuvre aux programmes de formation et s'appuyer sur les intervenants et les organismes locaux.

La réalisation du prolongement de l'autoroute 30 a été ciblée comme élément prioritaire pour le développement économique et social de notre région, dans le plan d'action plus haut mentionné.

Le conseil d'administration a été informé par le ministère des Transports du projet proposé par ce dernier, tant au niveau du tracé, des aménagements, des impacts sur les activités économiques, commerciales et industrielles, ainsi qu'environnementaux. Les différents intervenants ont de plus fait connaître les nombreuses améliorations apportées (Comité inter-municipal, municipalités, MRC, associations d'affaires, etc.) à la proposition initiale qui ont pour résultat non seulement d'améliorer la situation actuelle, mais aussi d'assurer la libre circulation des résidents de nos municipalités.

Fort des informations et des réponses fournies par les spécialistes et intervenants du milieu dans ce dossier, suite à l'analyse de l'étude d'impacts du ministère des Transports de construire le tronçon Autoroute 15 / Sainte-Catherine dans l'axe de la route 132 **le Conseil d'administration du Centre local de développement de Roussillon a unanimement appuyé la proposition du ministère des Transports touchant le prolongement de l'autoroute 30 sur l'actuel tracé de la route 132.**

3. COMMENTAIRES SUR LES IMPACTS ECONOMIQUES DU PROJET SOUMIS

Après avoir tenu compte de l'avis des opposants, avoir considéré l'autre trajet proposé et dans le but de ne pas alourdir le présent document, notre organisme a choisi de limiter les commentaires formulés ci-dessous aux arguments touchant directement notre mission de développement économique de la région. Nous laissons les autres intervenants de la présente commission intervenir selon leur expertise.

ARTÈRE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE ESSENTIELLE

Depuis plus de 30 ans, les résidents, les commerçants, les industriels et les corporations municipales de la région connaissent le projet du ministère des Transports voulant transformer l'actuelle route 132 par une voie autoroutière traversant notre région. Depuis plus de 30 ans la construction de l'autoroute 30 a débuté; deux tronçons restent à compléter : celui reliant Candiac à Sainte-Catherine et celui reliant Châteauguay à Vaudreuil-Dorion.

La route 132 représente l'axe de circulation le plus important de la MRC. Les municipalités ont planifié leur développement selon cet horizon et les entreprises et commerces ont choisi d'installer leurs activités en bordure de l'actuelle route 132 avec la même connaissance.

Encore récemment, des entreprises commerciales et industrielles majeures, apportant des emplois pour la population résidente, s'installèrent et s'installent en bordure de la route 132, en fonction de cette perspective. Cette route fait donc partie intégrante des activités économiques de la région et le développement économique durable en dépend.

LE TRACÉ PROPOSÉ ASSURE LA PROTECTION ET L'AMÉLIORATION DES ACCÈS AUX ENVIRONNEMENTS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX EXISTANTS OU PRÉVUS

Le réseau routier actuel de la région est désuet et ne répond plus aux besoins des échanges commerciaux et industriels. En effet, le développement actuel et futur des parcs industriels (Candiac, Châteauguay, Delson, Sainte-Catherine) dépend en grande partie des accès routiers à ces mêmes parcs industriels. Les usagers de la route 132 font face actuellement, et ce depuis plusieurs années, à des problèmes de congestion importants, à des problèmes d'accessibilité aux différents commerces et industries sur le territoire et à l'extérieur du territoire. Les parcs industriels en bordure de l'actuelle route 132 sont, avec les aires commerciales actuelles, les moteurs du développement économique de la MRC. Le tracé proposé par le ministère des

Transports, suite à l'étude d'impact environnemental assure une meilleure desserte pour les usagers et les riverains : le transport de transit serait facilité puisque, entre autres, les voies de services, tout au long du tracé, départageraient le transport de destination du transport local. De plus, le désengorgement des routes facilite l'accès aux marchandises produites sur le territoire vers des marchés plus éloignés.

Outre le réseau routier, la MRC de Roussillon est déjà dotée d'un réseau ferroviaire de transport et d'un quai en eau profonde. La réalisation de l'autoroute 30 sur la 132 compléterait non seulement l'offre de différents moyens de transport, mais améliorerait considérablement les réseaux fluvial et ferroviaire actuels. En effet, les mesures et les aménagements en jeu dans le projet faciliteraient et rentabiliseraient les infrastructures existantes. Les aménagements proposés facilitent l'accès aux différents parcs industriels et l'accès au quai de Sainte-Catherine assure l'utilisation des différents terminaux de transport qui sont des grands atouts de développement pour la région.

PROJETS D'ENVERGURE SUR LE TERRITOIRE DES MUNICIPALITÉS, CRÉATEURS D'EMPLOIS ET GÉNÉRATEURS D'UNE SYNERGIE D'ENTREPRISES

L'actuelle route 132 est, sans contredit, une artère significative et structurante pour l'économie de la région. Le parachèvement de l'autoroute 30, sur son axe, est capital pour la réalisation des différents projets actuels et futurs en matière de développement économique. En effet, le prolongement de l'autoroute 30 dans la MRC de Roussillon, située aux confluent des voies de transport est/ouest et nord/sud, compléterait de façon plus qu'adéquate les attraits de la région pour la venue et la réalisation de projets industriels et commerciaux d'envergure. La réalisation de ces projets permettrait d'offrir à la population actuelle, des emplois stables et durables. Présentement, selon nos études, 30% de la population vit et travaille sur le territoire : la population totale est jeune, éduquée et constitue un potentiel de main-d'oeuvre intéressant pour l'entrepreneuriat. L'arrivée de nouvelles entreprises et de nouveaux commerces signifie donc pour nous un enrichissement collectif ayant des retombées plus que positives.

Déjà, des entreprises importantes voient dans la venue de l'autoroute 30, l'élément décisionnel pour s'installer sur notre territoire. Les développeurs et les investisseurs importants suivent avec beaucoup d'intérêt l'évolution du projet de parachèvement de l'autoroute 30 et anticipent la réalisation de ce projet. Ils voient, à juste titre, dans le projet déposé, un incitatif supplémentaire pour leur installation à proximité des différentes voies de transport (routes, circuit ferroviaire, transport fluvial).

Des projets d'investissement en cours sont générateurs d'une synergie d'entreprises, qu'elles soient commerciales ou manufacturières. Par exemple, en matière commerciale, l'arrivée d'un magasin de grande surface aménagé sur un terrain offrant la possibilité d'accueillir d'autres magasins de grande surface à proximité; en matière industrielle, une entreprise produisant un bien a besoin d'un fournisseur ou producteur de pièces à proximité de son usine pour choisir sa future installation.

LIEN QUI FAVORISE LES ÉCHANGES NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

Les entreprises installées sur notre territoire produisent des biens pour les marchés nationaux et internationaux. Les problèmes de circulation, les congestions routières résultant d'une utilisation massive de la route 132 par le transport de marchandises et de biens, ainsi que les déplacements des résidents, sont des freins considérables aux différents échanges économiques. Les coûts reliés au transport des biens produits ici ont un lien direct sur la compétitivité de nos entreprises dans un marché où les frontières sont constamment repoussées. L'absence d'un réseau routier répondant aux besoins de l'industrie dissuade beaucoup de projets d'expansion d'entreprise ou d'exportation.

Tel que mentionné plus haut, la MRC de Roussillon se situe aux confluent de voies de transport vers l'est ou l'ouest canadien et vers les grands centres au nord ou au sud. Les marchés nationaux et internationaux sont à nos portes. Nous sommes objectivement en situation privilégiée; le maillon manquant à l'amélioration de notre développement économique se cristallise dans le projet actuel de prolongement de l'autoroute 30 sur l'axe de la route 132.

En vertu des données issues de l'étude d'impacts diffusée à l'occasion de la première partie des présentes audiences publiques, 65% du transport routier empruntant l'actuelle 132 est un transport extra-territorial et 35 % en est un plus local. Rendre plus accessibles et plus fluides ces deux types de transport aura pour conséquence de réduire les coûts de production des entreprises et rendre, par ce fait même, plus accessibles les différents marchés du nord au sud, d'est en ouest du territoire.

MESURES TRANSITOIRES APPLIQUÉES AU PROJET

Depuis plusieurs années, des représentants des municipalités riveraines de l'actuelle route 132 travaillent activement à l'amélioration de la proposition du ministère des Transport. Le projet s'est donc enrichi de propositions, de suggestions et de mesures concrètes assurant la réalisation du projet dans le respect des différents intervenants touchés. Le travail effectué sauvegarde non seulement les acquis de chacun, mais améliore de plus la qualité de vie des différentes populations. Ainsi, des mesures touchant l'environnement, la libre circulation des résidents, les pistes cyclables, les voies piétonnes et les mesures de sécurité, pour ne nommer que celles-ci, ont été étudiées et appliquées.

Un problème subsiste néanmoins et mérite un approfondissement. La durée des travaux est prévue sur plusieurs années et engendrera de nombreux inconvénients, tant pour la population en général que pour les commerces et entreprises de la région. Un plan d'intervention et de gestion est nécessaire et essentiel pour toute la durée des travaux. Sans ce plan d'intervention, la réussite du projet est sérieusement compromise, sans compter les impacts économiques négatifs qui en résulteraient. Il est donc essentiel de prendre les moyens nécessaires afin de maximiser les actions de chacun dans ce dossier. Des dispositions doivent être prises rapidement et ce, en collaboration étroite avec le ministère des Transports, la MRC de Roussillon, les municipalités, les associations d'affaires, les commerçants, les professionnels et entrepreneurs concernés. **Un plan d'intervention et de gestion est pour nous prioritaire et le ministère des Transports doit en faire également sa priorité.**

4. CONCLUSION

Le parachèvement de l'autoroute 30 est une priorité pour l'ouest de la Montérégie et plus particulièrement la MRC de Roussillon. Il en est de même sur le plan provincial et national. Il est de plus largement reconnu que des infrastructures de transport adéquates dans une région sont primordiales pour le développement économique de cette même région.

La MRC de Roussillon est à un point tournant de son évolution économique et le projet actuel du ministère des Transports répond aux besoins de cette évolution. La situation actuelle en matière de circulation est à la limite du tolérable tant sur le plan de la sécurité que sur le plan de son développement économique.

Le CLD de Roussillon appuie donc le projet de réalisation de la construction de l'autoroute 30 sur l'axe de la 132, en y incluant le plan d'intervention et de gestion des relations entre tous les intervenants et le milieu.

La réussite de ce projet dépend de la collaboration entière de tous les intervenants au dossier.