

**Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15  
par le ministère des Transports**

---

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

**Par :**

**Fasken Martineau DuMoulin s.r.l.  
Avocats**

**Pour :**

**Mosti Mondiale inc. et 3091287 Canada Inc.**

**Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15  
par le ministère des Transports**

---

**INTRODUCTION**

Mosti Mondiale inc. est un chef de file dans l'importation et la production de moûts. Seule entreprise indépendante à oeuvrer dans le secteur de la vinification maison au Canada, elle possède un réseau de distribution pancanadien et américain. 3091287 Canada inc. est l'actionnaire unique de Mosti Mondiale inc. et la propriétaire des installations exploitées par Mosti Mondiale inc.

Ces installations, totalisant 60 000 pieds carrés, sont situées au 6865, Route 132, à l'intersection de la rue Pasteur, en la Ville de Sainte-Catherine. Elles sont donc immédiatement en façade de l'emprise du ministère des Transports, d'où l'intérêt direct de Mosti Mondiale inc. et 3091287 Canada inc., particulièrement quant à la localisation et au tracé de l'autoroute, des voies de service, des accès autoroutiers et des traverses pour les rues locales à Sainte-Catherine, soit à l'extrémité ouest du projet.

**POSITION A L'ÉGARD DU PROJET**

Mosti Mondiale inc. et 3091287 Canada inc. ne s'objectent pas au projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports. Elles croient, au contraire, que les problèmes de circulation et de sécurité routière grandissants rendent indispensable la construction d'une autoroute entre les actuelles autoroutes 15 et 30. De plus, le besoin de protéger la zone agricole et les activités agricoles existantes sur le territoire à desservir et l'absence d'autres espaces disponibles pour l'aménagement de cette autoroute font de l'emprise de la route 132 l'emplacement le plus valable pour la réalisation de cette importante infrastructure.

Cependant, si cette intervention importante sur le réseau routier est de nature à contribuer au maintien de la compétitivité de la métropole et à consolider les pôles économiques majeurs en facilitant la mobilité des personnes et des marchandises, encore faut-il s'assurer qu'elle ne mette pas en péril l'économie locale.

Il est ressorti des représentations faites par les gens d'affaires et les représentants des municipalités devant le Bureau, lors de la première partie des audiences publiques, que dans la conception de son projet, le ministère des Transports ne s'est pas suffisamment préoccupé de l'impact de l'autoroute sur la survie des industries et commerces situés en bordure de la future autoroute non plus que sur le développement de parcs industriels

déjà projetés dans le schéma d'aménagement et qui ont davantage leur place en périphérie de la métropole qu'au centre de celle-ci. Il est également apparu que le ministère des Transports a besoin d'être davantage sensibilisé sur la portée de ses interventions d'autant plus qu'il existe des mesures de mitigation simples et peu coûteuses susceptibles d'atténuer certains impacts négatifs.

### L'ÉVOLUTION DU TRACÉ DU TRONÇON

Le tracé du tronçon projeté de l'autoroute 30 situé directement en façade de la propriété de 3091287 Canada inc., incluant ses voies de desserte et ses traverses, ont subi de nombreuses modifications entre le *Rapport final de l'étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement* par le ministère des Transports, en juin 1998 (document PR3) et celui présenté lors des audiences publiques de février 2002 :

- dans le rapport PR3 de juin 1998, le tracé de l'autoroute 30, à l'extrémité ouest du projet, tel qu'il apparaît sur la carte 14A de l'Annexe cartographique à l'étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement en juin 1998 (document PR3.3), empiétait sur la propriété de 3091287 Canada inc. de façon telle que la réalisation du projet du ministère des Transports nécessitait l'expropriation totale de sa propriété, tel que le reconnaissait d'ailleurs le ministère (document PR3, à la page 240);
- la situation s'avérait ridicule puisqu'au même moment, vu l'essor de Mosti Mondiale inc., 3091287 Canada inc. procédait à l'agrandissement de son bâtiment industriel, en doublant pratiquement sa superficie, agrandissement qui fut terminé dès septembre 1998;
- dans les circonstances, un représentant du ministère montra à notre cliente un tracé complètement différent du tronçon de la future autoroute 30 situé en façade de sa propriété, lequel tracé apparaissait sur un plan de monsieur Normand Duplessis, arpenteur-géomètre, en date du 8 mars 1996, portant le numéro 622-86-HO-238;
- sur la foi du tracé apparaissant sur ce plan et des représentations des officiers autorisés du ministère des Transports, 3091287 Canada inc. signait une convention par laquelle elle acceptait de céder au ministère des Transports les lots 668-2-1 et 652-31-1 du cadastre officiel de la Paroisse de Laprairie-de-la-Madeleine, circonscription foncière de Laprairie, lesquels lots étaient requis pour constituer l'emprise de la future autoroute 30 selon le nouveau tracé;

- en contrepartie, dans la même convention, le ministère des Transports garantissait à 3091287 Canada inc. qu'elle bénéficierait en tout temps, présent et futur, d'un accès direct de son immeuble à la rue Pasteur de même qu'à la route 132 sujette à devenir une voie de desserte. Le ministère des Transports garantissait également que l'actuelle rue Pasteur demeurerait une voie de circulation dans les deux sens. Le tout appert à une convention intervenue les 16 mars et 22 avril 1999, laquelle a été déposée lors de la séance du 18 février 2002;
- donnant suite à cette convention, un acte de vente intervenait entre les parties ci-haut mentionnées, lequel acte comportait, outre la vente des deux parcelles de lot, une clause d'extinction de servitude de nonaccès (clause 2) de même qu'une clause d'engagement, par le ministère des Transports, à respecter toutes et chacune des clauses stipulées à la convention précédemment intervenue (clause 8). L'acte de vente signé les 17 et 18 novembre 1999 a également été déposé lors de la séance du 18 février 2002;
- lors de la séance d'information publique animée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le 12 décembre 2001, des représentants du ministère des Transports présentèrent un nouveau tracé, totalement différent de ceux précédemment montrés quant à la partie ouest du tronçon. Ce tracé apparaît sur une carte dite « avant-projet préliminaire » en date du 11 juin 2001 (document PR3.3.1), à la page 19 de la *Présentation faite lors de la séance d'information* par le ministère des Transports, le 12 décembre 2001 (document PR8.2) de même que sur le dépliant *Autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine* du 12 décembre 2001 (document PR8.3). Interrogés sur l'impact de ce nouveau tracé, illustré de façon plutôt floue sur tous les documents disponibles, pour le secteur industriel adjacent et, particulièrement, pour Mosti Mondiale inc. et 3091287 Canada inc., les représentants du ministère ont admis qu'il supposait un nonaccès à leur propriété de même qu'à la rue Pasteur à partir de la voie de desserte. Les représentants ont néanmoins affirmé que ce tracé n'était pas nécessairement définitif;
- lors des audiences publiques de février 2002, le ministère des Transports présentait un nouveau tracé prévoyant le raccordement de la rue Pasteur à la voie de service.

C'est avec une certaine stupeur que nous avons pris connaissance, dans la transcription des notes sténographiques de la séance tenue le 19 février 2002 à 14 heures (volume 2), d'une affirmation d'un représentant du ministère promoteur à l'effet que ce dernier tracé répondrait aux attentes de Mosti Mondiale inc. (volume 2, page 42). Ce tracé constitue peut-être une amélioration par rapport au précédent, mais il ne règle pas les problèmes

d'accessibilité de Mosti Mondiale inc. tant au niveau de la desserte locale qu'au niveau de la desserte régionale.

## LA PROBLÉMATIQUE ET LES PISTES DE SOLUTION

Mosti Mondiale inc. a retenu à ses frais les services d'un ingénieur spécialisé en Transport, lequel a bien établi la problématique et a identifié des pistes de solution qui répondent non seulement à ses besoins spécifiques mais également à ceux du parc industriel de la Ville de Sainte-Catherine en améliorant de façon importante l'accessibilité régionale. Nous joignons ce rapport au présent mémoire pour en faire partie intégrante.

## CONCLUSION

Mosti Mondiale inc. demande au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de recommander que le ministère des Transports adopte, lors de la conception des plans et devis définitifs de l'autoroute 30, des mesures de mitigation propres à en atténuer les impacts négatifs particulièrement en termes d'accessibilité locale et régionale. De telles mesures s'avèrent indispensables à la survie des industries et commerces situés en bordure ou à proximité de la future autoroute de même que pour le développement du parc industriel de la Ville de Sainte-Catherine.

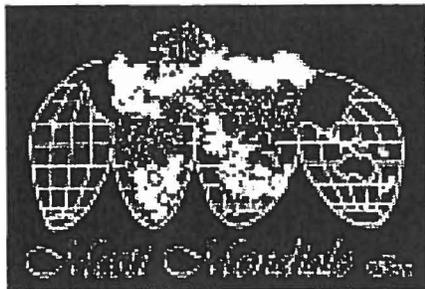
A l'égard de Mosti Mondiale inc., plus particulièrement, ces mesures devraient être de la nature de celles présentées par Tecresult dans le rapport ci-joint.

En outre, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement devrait recommander que le ministère des Transports respecte les engagements mentionnés dans la convention et l'acte de vente signés en 1999 lors de l'acquisition des parcelles de lot de 3091287 Canada inc. Il en va de la crédibilité et de l'intégrité dudit ministère dans son processus d'acquisition, de gré à gré, des immeubles requis pour fins de construction d'infrastructures routières. Notons que les pistes de solution mentionnées au rapport ci-joint permettent de respecter lesdits engagements.

Montréal, ce 20 mars 2002.



Fasken Martineau DuMoulin s.r.l.  
Avocats



---

# ACCESSIBILITÉ DES INSTALLATIONS DE MOSTI MONDIALE INC. VILLE DE SAINTE-CATHERINE

RAPPORT D'ÉTUDE

MARS 2002



**TecSult Inc.**  
experts-consultants

2001, RUE UNIVERSITY, 12<sup>e</sup> ÉTAGE, MONTRÉAL (QUÉBEC) CANADA

DOCUMENT : Accessibilité des installations de Mosti Mondiale Inc.  
Ville de Sainte-Catherine

DESCRIPTION : Rapport d'étude

PROJET : 0510628

DATE : Le 20 mars 2002

CODIFICATION : 0510628-RE-000 – Rév. 00

---

PRÉPARÉ PAR : Jean-Claude Larrivée, ing. 

AVEC LA PARTICIPATION DE : Gaétan Pelland, technicien sr  
Monique Adans, secrétaire

VÉRIFIÉ ET APPROUVÉ PAR : Jean Hamaoui, ing. 

---

DISTRIBUTION :

Mosti Mondiale	2 copies
Me Louise Bélanger	3 copies
Tecsult	3 copies
Dossier	original

## TABLE DES MATIÈRES

	page
1.0 INTRODUCTION .....	1
2.0 CONTEXTE ET OBJECTIFS.....	2
2.1 Contexte .....	2
2.2 Objectifs.....	2
3.0 ÉTAT DE SITUATION .....	4
3.1 Avancement du dossier de l'autoroute 30 .....	4
3.2 Mosti Mondiale.....	4
3.3 Projet de l'autoroute 30 .....	4
4.0 PISTES DE SOLUTION .....	5
5.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS .....	6

## TABLE DES FIGURES

	page
Figure 1 Proposition du ministère des Transports.....	3
Figure 2 Pistes de solution .....	7

## 1.0 INTRODUCTION

Mosti Mondiale Inc. a mandaté la firme TECSULT pour la réalisation d'une étude relativement à l'accessibilité des installations du 6865, route 132 à Ville de Sainte-Catherine en relation avec l'implantation de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 et son raccordement au tronçon existant. Le mandataire exploite un commerce d'importation et de production de mouûts dans le secteur de la vinification maison. Elle possède un réseau de distribution pancanadien et américain. Les représentants de Mosti Mondiale sont d'avis qu'une accessibilité inadéquate est susceptible de générer des problèmes à ses installations de Sainte-Catherine et ainsi de nuire à son exploitation actuelle et à son développement.

La présente étude vise donc à cerner la problématique générée par la proposition d'implantation de l'autoroute 30 en première étape, à définir un ou des scénarios pouvant réduire les impacts en deuxième lieu et enfin à dégager des recommandations.

Ce rapport fait état des analyses et recherches effectuées dans le cadre du mandat confié par Mosti Mondiale. Après une brève mise en contexte et l'identification des objectifs du mandat, on retrouve un portrait du concept proposé par le MTQ, une analyse de ce concept en fonction de l'accessibilité de Mosti Mondiale et de la problématique qu'il génère et un portrait du scénario proposé pour le secteur. La conclusion et les recommandations découlant de notre étude sont énoncées au dernier chapitre.

## 2.0 CONTEXTE ET OBJECTIFS

### 2.1 Contexte

L'implantation de l'autoroute 30 modifiera l'accessibilité des installations de Mosti Mondiale. Actuellement, Mosti Mondiale est desservie localement par deux (2) accès à la rue Pasteur :

- 1) Accès au stationnement des clients et visiteurs ;
- 2) Accès pour les camions aux quais de chargement et de déchargement.

La rue Pasteur se raccorde à la route 132 à quelques centaines de mètres du carrefour de l'autoroute 30.

Le concept proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) (voir figure 1) ne donne pas d'indication quant à l'accès du stationnement des visiteurs et clients ; le plan d'acquisition n° 94-19693 des arpenteurs Drolet et Desgagné, daté du 3 février 1995, indique une servitude de nonaccès le long de la propriété de Mosti Mondiale. De plus, comme les voies de l'autoroute sont prévues en contrebas par rapport à la voie de desserte en prolongement de la route 132, la zone dans le coin sud-est rue Pasteur-route 132 et le stationnement de Mosti Mondiale sera jusqu'à quelque 5 mètres en bas du stationnement.

L'accessibilité régionale sera aussi fortement modifiée pour chaque client et fournisseur, soit en allongeant le parcours d'entrée ou celui du retour. Pour Mosti Mondiale, l'accès au site en provenance de l'est est compromis.

### 2.2 Objectifs

Les objectifs spécifiques reliés au présent mandat se définissent comme suit :

- Établir la problématique d'accessibilité de Mosti Mondiale suite à l'implantation de l'autoroute 30 ;
- Identifier des pistes de solutions pouvant être mises de l'avant pour améliorer la problématique, pour répondre aux besoins spécifiques de Mosti Mondiale et pouvant être acceptables pour le MTQ ;
- Proposer des actions en vue d'amener le MTQ à modifier le concept pour répondre aux besoins de Mosti Mondiale.

### **3.0 ÉTAT DE SITUATION**

#### **3.1 Avancement du dossier de l'autoroute 30**

Le projet de l'autoroute 30 est en évolution et se situe en quelque sorte dans la phase avant-projet préliminaire, c'est-à-dire qu'il est susceptible d'évoluer pour tenir compte de différentes problématiques identifiées.

À cette étape, le projet en est à la phase conceptuelle avec la précision qui en découle.

La configuration proposée des voies de l'autoroute 30 montre bien l'intention de maintenir Mosti Mondiale dans sa situation actuelle, sinon le tracé aurait été différent.

#### **3.2 Mosti Mondiale**

L'entreprise emploie 26 personnes et sa clientèle se compose de 250 clients actifs. Environ 50 % des clients se rendent une fois semaine chez Mosti Mondiale alors que l'autre 50 % se rend une fois aux deux semaines ou une commande est livrée une fois aux deux semaines.

Pour ce qui est des fournisseurs, durant la période plus active, de septembre à novembre, 20 camions par jour se présentent; en autre temps, 8 camions par jour suffisent aux besoins de transport.

Nous pouvons déjà statuer que l'achalandage chez Mosti Mondiale n'est pas un élément problématique quant au nombre de véhicules qui accèdent ou sortent du site.

#### **3.3 Projet de l'autoroute 30**

Le projet proposé de l'autoroute 30 est imprécis quant à l'accessibilité locale de Mosti Mondiale et ne traite pas suffisamment non plus de l'aménagement proposé en front de la propriété. Le concept proposé à savoir, les voies de l'autoroute en contrebas près des installations de Mosti Mondiale, d'un viaduc pour la route 132 et la rue Pasteur, peut être traité de situation complexe pour bien définir le projet.

L'accessibilité régionale, c'est-à-dire les trajets à suivre pour se rendre chez Mosti Mondiale ou en sortir, deviendra plus complexe, puisque soit pour y accéder en provenance de l'est ou le retour vers l'ouest et le nord, les automobilistes devront emprunter le carrefour Léo et l'une ou l'autre des voies de services nord ou sud.

#### 4.0 PISTES DE SOLUTION

La figure 3 ci-après illustre le concept d'aménagement proposé.

Étant donné l'état d'avancement du projet et les éléments de base à notre disposition pour réaliser nos travaux, il ne faut pas prendre le plan montrant quelques modifications au projet du MTQ comme étant la solution, mais plutôt les principes de base qui ont conduit au plan. Il s'agit d'un point très important puisque nous ne détenons pas toute l'information nécessaire pour faire une conception définitive; ce qui n'était d'ailleurs pas la nature du présent mandat.

Les travaux ont porté sur 4 volets :

**Volet 1 :** déplacement des voies de l'autoroute 30 vers le nord-ouest (en utilisant tous les moyens pouvant aider, tel l'ajout de spirales) pour d'une part, assurer que les aménagements prévus en front de la propriété soient adéquats et d'autre part, pour que l'étagement de la route 132 soit moins complexe en évitant la rue Pasteur

**Volet 2 :** localisation du musoir définissant le début de la voie de desserte le plus à l'est possible pour permettre l'aménagement d'un accès au stationnement de Mosti Mondiale à partir de la route 132 ; selon les normes de servitude de nonaccès, ceci possible. De plus, l'accès à la rue Pasteur à partir du stationnement est aussi possible, selon les normes du MTQ.

**Volet 3 :** pour faciliter l'accès à la clientèle en provenance de l'est, un virage en U avant le feux est intéressant; sa configuration géométrique doit être validé pour tenir compte des volumes de trafic importants sur la route 132 et du camionnage susceptible de l'utiliser.

**Volet 4 :** afin de ne pas allonger indûment le parcours de la clientèle et des fournisseurs de Mosti Mondiale, quelques modifications peuvent être apportées au raccordement de l'autoroute 30 à la route 132 en provenance de et vers l'ouest. Ces modifications peuvent avoir différentes envergures en termes de coûts. Celle qui est illustrée au plan qui accompagne ce rapport est celle de moindre coût : elle consiste à raccorder la rue Pasteur à la bretelle de raccordement à la route 132, à ajouter une voie sur le viaduc et un raccordement à la bretelle d'entrée à l'autoroute en direction ouest.

Ce dernier volet devrait être d'intérêt pour la desserte de tout ce secteur du parc industriel de ville de Sainte-Catherine.

## 5.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

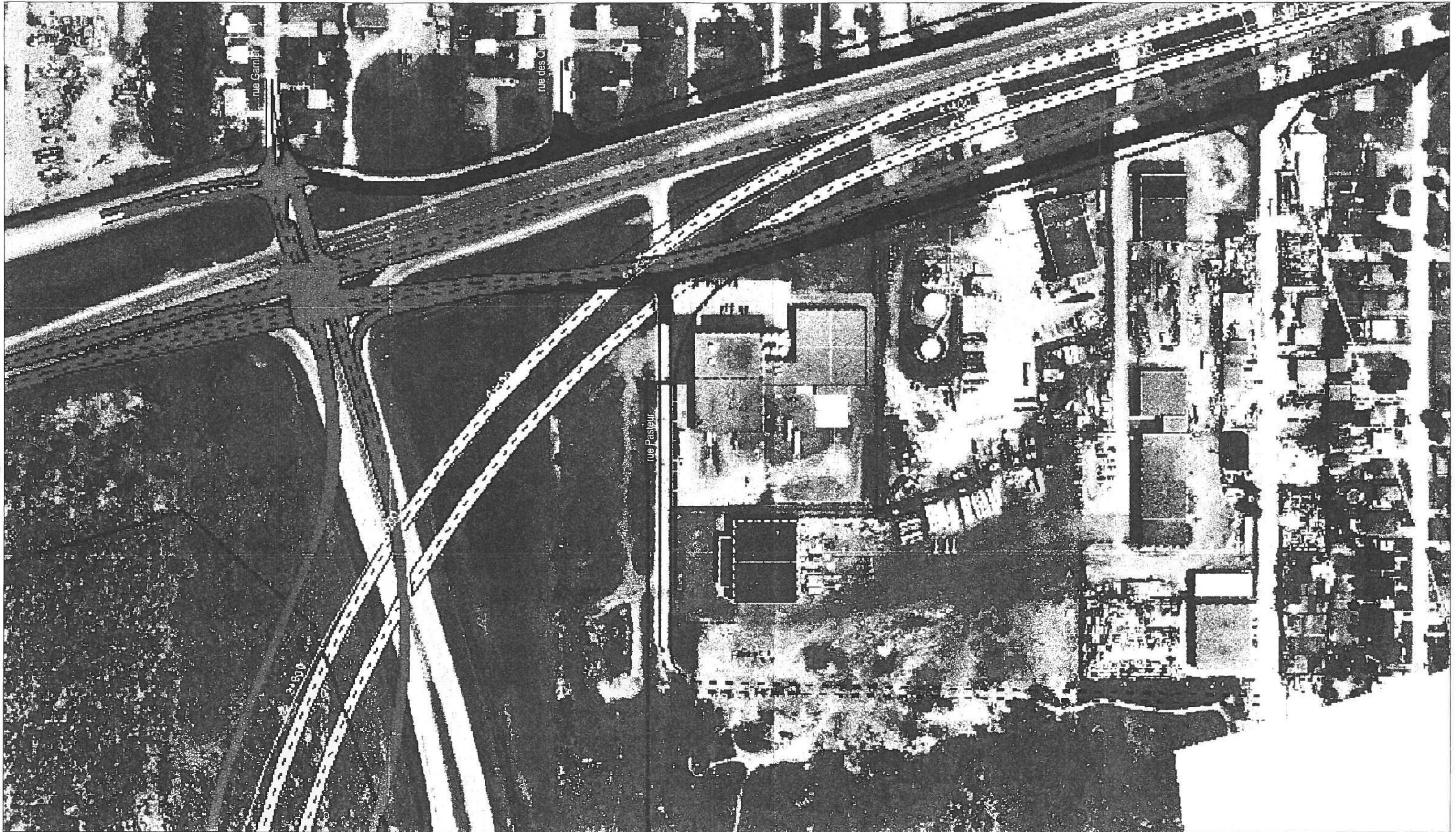
- Le projet d'autoroute tel que proposé par le MTQ, bien qu'imprécis en ce qui concerne les accès de Mosti Mondiale, modifiera de façon importante l'accessibilité immédiate au stationnement des clients et visiteurs ;
- Les aménagements en front de la propriété nécessiteront la pose d'une clôture à l'emprise pour assurer la sécurité ;
- Mosti Mondiale devra faire des efforts particuliers pour bien orienter sa clientèle en provenance de l'est ;
- D'importants détours sont ajoutés à la clientèle et aux fournisseurs localisés à l'ouest et au sud-ouest des installations de Mosti Mondiale.

Le présent rapport présente les pistes de solution pour diminuer les impacts négatifs de l'implantation de l'autoroute 30 pour Mosti Mondiale, pistes de solution qui ne sont pas coûteuses, réalisables et qu'il est nécessaire de les adapter en fonction du projet.

La construction de l'autoroute 30, selon le concept proposé par le MTQ, aura des impacts importants pour Mosti Mondiale si le projet n'est pas modifié. Comme le projet est en processus de consultation, la démarche entreprise par Mosti Mondiale mérite d'être poursuivie.

Dès que le rapport du BAPE sera disponible, il devra être analysé pour connaître les recommandations quant à l'axe de l'autoroute et les commentaires suite aux représentations de Mosti Mondiale.

La suite des événements est reliée aux décisions gouvernementales à venir, quant à l'autoroute 30 dans le secteur.



Proposition du Ministère des Transports

Figure 1

