



Municipalité Régionale de Comté de
VAUDREUIL-SOULANGES

*Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement*

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

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ PAR

LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES

Mars 2002

La MRC de Vaudreuil-Soulanges dépose le présent mémoire dans le cadre des audiences publiques tenues par le 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.

Pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges, il est primordial de finaliser l'autoroute 30 dans son ensemble afin que la MRC soit reliée à sa région administrative, la Montérégie, et aux marchés américains.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges accepte le tracé d'autoroute 30 proposé par le ministère des Transports du Québec, 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.

Nous incluons en annexe au présent document le mémoire que la MRC avait déposé lors des audiences publiques du BAPE sur le projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Le Préfet de la MRC,



Normand Ménard

ANNEXE

**Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement**

**PROJET DE PROLONGEMENT
DE L'AUTOROUTE 30**

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ PAR

**LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES
LA VILLE DE VAUDREUIL-DORION
LA MUNICIPALITÉ DES CÈDRES
LA CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
DE VAUDREUIL-SOULANGES
LA SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT
DU CANAL DE SOULANGES**

Octobre 1997

TABLE DES MATIÈRES

<u>Description</u>	<u>Page</u>
1. Introduction	2
2. Le lien montérégien	2
3. Le choix du tracé	3
4. La gestion de l'aménagement du territoire	3
5. Le développement économique	4
6. La mise en valeur du canal de Soulanges	5
7. Conclusion	9

ANNEXES

- 1 CPTAQ, Rapport d'analyse (1997)
- 2 Michel Delsaer Inc., Rapport statutaire - Phase pré-faisabilité (1995)
- 3 Harrison Price Company, Economic potential of the reopening of the Soulanges Canal (1996)
- 4 Zins Beauduchesne et associés, Étude de pré-faisabilité pour le projet de mise en valeur du canal de Soulanges - Berges et navigation de plaisance (1996)
- 5 Lettre du ministère des Transports du Québec (21 avril 1997)
- 6 Société de Développement du Canal de Soulanges et Michel Delsaer Inc., Projet du canal de Soulanges - Plan d'action de la phase faisabilité (1997)

1. Introduction

Dans le cadre des audiences publiques sur le projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges, la ville de Vaudreuil-Dorion, la municipalité des Cèdres, la Corporation de développement économique de Vaudreuil-Soulanges et la Société de Développement du Canal de Soulanges déposent conjointement un mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Nos organismes ont des responsabilités partagées dans le développement et l'aménagement du territoire. Nous avons un rôle fondamental dans le développement local et régional. Nous conjuguons nos efforts dans un but commun, soit la mise en valeur du territoire pour le bien être des gens qui y vivent et y travaillent.

Ce mémoire conjoint que nous vous déposons sur le projet de prolongement de l'autoroute 30 représente une vision commune de l'implantation d'une infrastructure majeure sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges qui aura des impacts importants et ce, à différents niveaux. Nous devons assurer à notre population et à tous les intervenants locaux et régionaux que cette infrastructure de transport aura des effets bénéfiques et que ses impacts négatifs seront atténués au maximum par des mesures appropriées.

2. Le lien montérégien

Dans un premier temps nous tenons à réaffirmer notre position en faveur du **projet de prolongement de l'autoroute 30**. Le parachèvement de l'autoroute 30 nous permettra enfin d'avoir un lien direct avec notre propre région administrative, la Montérégie. En effet, à l'exception des deux autres MRC du Suroît, la MRC de Vaudreuil-Soulanges est coupée du reste de la Montérégie et de ses 12 autres MRC. Le découpage du territoire de la Montérégie et la configuration du réseau routier font en sorte que nous devons circuler sur l'île de Montréal pour rejoindre la plupart de nos partenaires montérégiens et la presque totalité des organismes gouvernementaux et para-gouvernementaux régionaux avec lesquels nous transigeons quotidiennement.

Le dernier tronçon de l'autoroute 30 à être mis en place viendra brancher le réseau autoroutier de la Montérégie à celui de la MRC, c'est-à-dire les autoroutes 30, 10 et 15 aux autoroutes 20 et 40 et ainsi favoriser nos échanges régionaux avec notre région administrative et les États-Unis.

3. Le choix du tracé

Au niveau du tracé, en se basant sur l'étude d'impact sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, sur le rapport d'analyse de la CPTAQ du 10 juin 1997 relativement à la demande d'autorisation à des fins autres qu'agricoles pour l'implantation de l'autoroute 30 (annexe 1) et les modifications apportées par le ministère des Transports du Québec pour que l'autoroute 30 passe sous le canal de Soulanges, nous sommes d'opinion que le tracé "Q" est celui qui est de moindre impact pour notre milieu. **En conséquence, nous appuyons le choix du tracé retenu par le ministère des Transports du Québec qui par ailleurs faisait suite aux consultations effectuées avec le milieu.**

4. La gestion de l'aménagement du territoire

Nous pouvons affirmer aux membres de la Commission que la région de Vaudreuil-Soulanges contrôle la gestion de son territoire et nous croyons que les impacts de l'autoroute 30 sur le développement du territoire seront très bien circonscrits.

Ainsi, le schéma d'aménagement du territoire de la MRC est en vigueur depuis 1990. Pour les deux municipalités directement touchées par le projet de l'autoroute 30, les plans et les règlements des anciennes villes de Vaudreuil et de Dorion, conformes au schéma d'aménagement, sont en vigueur respectivement depuis 1993 et 1991 et ceux des Cèdres depuis 1992.

Le schéma d'aménagement comprend des périmètres d'urbanisation qui circonscrivent les fonctions urbaines et les municipalités ont élaboré des plans et des règlements d'urbanisme qui assurent une planification harmonieuse de leur territoire.

Le tracé retenu de l'autoroute 30 passe en territoire agricole sous l'emprise de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, et le seul nouvel échangeur de l'autoroute 30 se retrouve au niveau de la route 338 en territoire agricole. Le schéma d'aménagement et les règlements municipaux interdisent entre autres l'ouverture de nouvelles rues en territoire agricole et la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles contrôle aussi le développement d'activités non agricoles. De plus, la route 338 est interdite aux véhicules lourds entre la route 201 et l'autoroute 20 en vertu du Code de sécurité routière. Cette interdiction a pour effet de limiter l'impact de l'augmentation du volume de véhicules sur cette route. Le raccordement de l'autoroute 30 à la 20 se fait par le réaménagement de l'échangeur de la 20 et de la 540. Ce n'est donc pas au sens stricte un nouvel échangeur, c'est une autoroute qui vient se raccorder à deux autres autoroutes. Le

volume de circulation augmentera à cet échangeur mais il n'y aura pas d'impact sur le réseau secondaire et tertiaire.

De plus, le territoire couvert par le tracé prévu de l'autoroute 30 fait partie du territoire du ministère de la Métropole et de la Commission de développement de la Métropole, organismes qui de plusieurs façons interviennent dans le développement et l'aménagement du territoire. Nous sommes la région du Québec où l'on retrouve le plus d'organismes publics qui interviennent au niveau du développement et de l'aménagement du territoire. L'addition de tous ces niveaux d'intervention et de contrôle fait en sorte qu'il y aura un contrôle stricte du développement du territoire suite à la mise en place de l'autoroute 30.

5. Le développement économique

La MRC de Vaudreuil-Soulanges a mis en place des organismes de développement économique. La Corporation de développement économique de Vaudreuil-Soulanges regroupe les 23 municipalités de la MRC. Créée en 1986, elle a comme principale préoccupation d'assurer le progrès de l'économie régionale dans les différents secteurs d'activités économiques. La Société de Développement du Canal de Soulanges créée en 1997 et regroupant la MRC de Vaudreuil-Soulanges, les municipalités riveraines au canal, soit Pointes-des-Cascades, les Cèdres, Coteau-du-Lac et les Coteaux, l'Association des Gens d'Affaires de Soulanges et l'organisme Piste cyclable Soulanges a comme principal mandat la réouverture et le développement du canal de Soulanges. La MRC de Vaudreuil-Soulanges avec les MRC de Beauharnois-Salaberry et du Haut-Saint-Laurent a créé en 1994, l'Office du tourisme du Suroît qui a comme but principal la promotion du tourisme sur l'ensemble du territoire du Suroît. Ces organismes ont chacun un plan d'action et pour les trois organismes les clientèles montérégiennes et américaines sont visées.

Dans le cas de nos entreprises manufacturières déjà en place au nombre de 154, 52 exportent leurs produits principalement aux États-Unis. La valeur des expéditions manufacturières étaient de 236 millions \$ en 1993 dont environ 25 % se dirigeaient vers les États-Unis. On retrouve également 3 importants transporteurs de marchandises¹.

Le prolongement de l'autoroute 30 aura des effets positifs très importants relativement à la réduction des coûts du transport en diminuant le trajet à parcourir pour accéder aux marchés américains et plus particulièrement ceux de la Nouvelle-

¹ Données CDE de Vaudreuil-Soulanges

Angleterre. Cette tendance s'accroîtra avec le développement des échanges occasionnés par le libre-échange.

Dans le cas des clientèles visées par le développement des activités en rives du canal de Soulanges, une grande partie est montérégienne et américaine. L'autoroute 30 aura un effet très significatif sur l'impact économique du canal de Soulanges en particulier et sur l'ensemble des activités touristiques de la région.

6. La mise en valeur du canal de Soulanges

6.1 Le canal de Soulanges : Un élément du patrimoine du Québec

Le canal de Soulanges est l'ancêtre de la Voie maritime du Saint-Laurent. Inauguré en 1899 pour le transport des personnes et des marchandises vers l'ouest du Canada, il permettait de relier le lac Saint-Louis au lac Saint-François. Peu après sa fermeture en 1959, il est remis au gouvernement provincial en 1965.

6.2 La région prend en main la destinée du canal

En 1993, le ministère des Transports du Québec demande à la MRC de Vaudreuil-Soulanges de préciser ses orientations face au canal de Soulanges suite au débat sur la réfection du pont Mgr. Langlois.

La MRC forme un comité de travail aux fins de définir l'avenir du canal de Soulanges. Ce comité comprend les membres du Comité administratif de la MRC, les maires des municipalités riveraines du canal, le ministère des Transports du Québec et l'Association des Gens d'Affaires de Soulanges.

Le comité se dote d'un plan d'action afin d'évaluer le potentiel récréotouristique et procède à trois études économiques. Ces études concluent à la rentabilité financière du projet (annexes 2, 3 et 4). Conséquemment, le comité administratif élargi décide de procéder à la phase faisabilité, étape précédant la mise en valeur du canal de Soulanges. À cet effet, le ministère des Transports du Québec s'est engagé en 1997 à élaborer les paramètres de transfert des propriétés foncières reliées au canal.

Aux fins de réaliser son projet de mise en valeur du canal, la MRC de Vaudreuil-Soulanges crée un parc régional, constitue une régie intermunicipale (qui sera instituée d'ici la fin de l'année) pour la gestion des terrains et infrastructures reliés au canal et met en place la Société de Développement du Canal de Soulanges qui met en oeuvre le plan d'action.

Ce plan d'action comprend pour 1997-1998 la réalisation du concept de développement et le plan directeur pour tout le territoire du canal et l'étude de faisabilité et de rentabilité économique.

À cet étape-ci, les partenaires suivants ont investis plus de 2.2 millions \$ dans la mise en valeur du canal (ceci inclut entre autres la réalisation de la piste cyclable de 23 kilomètres).

- Au niveau fédéral : - Ressources humaines Canada
 - Bureau fédéral du développement régional (Québec)

- Au niveau provincial :
 - Ministère des Affaires municipales
 - Tourisme Québec
 - Société montréalaise de développement
 - Bureau du député provincial de Salaberry-Soulanges

- Au niveau municipal :
 - MRC de Vaudreuil-Soulanges
 - Municipalité de Pointes-des-Cascades
 - Municipalité des Cèdres
 - Municipalité de Coteau-du-Lac
 - Municipalité des Coteaux

- Au niveau du secteur privé : Association des Gens d'Affaires de Soulanges

6.3 Reconnaissance de la mise en valeur du canal de Soulanges

Commission des lieux et monuments historiques du Canada

En 1936, la commission a déclaré le canal de Soulanges d'importance historique nationale.

Entente cadre Gouvernement - Région, 14 avril 1995

«Développer l'industrie touristique par l'accès aux plans d'eau notamment en étudiant la faisabilité technique et financière de relier les lacs Saint-Louis, Saint-François et des Deux Montagnes».

Sommet sur l'économie et l'emploi du gouvernement du Québec, octobre 1996

«Le projet de mise en valeur du canal de Soulanges est identifié comme un projet d'investissement pouvant être rapidement entrepris, jugé créateur d'emplois à court terme».

Colloque des maires du Grand Montréal, 1995

Le Grand Montréal regroupe 133 maires et 3.2 millions d'habitants. À l'occasion de leur colloque de 1995, les maires présents ont adopté une résolution «confirmant la nécessité de mettre en oeuvre des projets de désenclavement des plans d'eau du Grand Montréal en priorisant le canal Lachine, le barrage de la Rivière-des-Prairies et le canal de Soulanges et ce, de concert avec les principaux partenaires impliqués».

Ministère des Transports du Québec

En 1997, le ministère confirme son intention de transférer l'inventaire terrien dans le but de réaliser le projet à court terme.

Ministère de la culture du Québec

Dans son avis de 1993 sur l'intérêt patrimonial du pont Mgr. Langlois, le ministère reconnaît le canal de Soulanges comme «élément du patrimoine industriel de première importance pour la région de Vaudreuil-soulanges».

Schéma d'aménagement

Le canal de Soulanges est reconnu d'intérêt patrimonial et retenu sous l'affectation récréative.

6.4 La traversée du canal de Soulanges

Nous sommes d'accord avec la décision du ministère des Transports du Québec de passer l'autoroute 30 sous le canal de Soulanges. Cependant, certains ajustements devront être apportés relativement à la conception de l'ouvrage proposé par le ministère.

6.5 Les paramètres d'origine du canal

Le comité administratif élargi a décidé de conserver les paramètres d'origine du canal dans le cadre de sa mise en valeur. Cependant, dans le cas du

pont-canal suggéré par le ministère des Transports du Québec, l'ouvrage devra respecter au minimum les dimensions d'une écluse, soit une largeur minimale de 14 mètres, un tirant d'air illimité, un tirant d'eau de 4,3 mètres et une longueur de 87 mètres. Le maintien de ces paramètres est justifié par la conservation patrimoniale du canal et par les exigences des marchés nautiques à desservir.

6.6 Positionnement longitudinal du pont-canal

Le positionnement longitudinal du pont-canal doit faire en sorte de permettre la construction d'un deuxième pont-canal si les besoins futurs l'exigeaient.

6.7 Passerelle de la piste cyclable

La passerelle de la piste cyclable doit permettre le passage de véhicules légers pour les services d'urgences.

6.8 Mesures de sécurité

Des mesures de sécurité adéquates doivent être prévues aux ouvrages du pont-canal, de la piste cyclable et de la route.

Ainsi, il est impératif que le ministère des Transports du Québec finalise cet ouvrage en concordance avec la Société de Développement du Canal de Soulanges afin d'harmoniser les ouvrages reliés à la traversée de l'autoroute 30 avec le projet de mise en valeur du canal.

7. Conclusion

Nous appuyons le projet de prolongement de l'autoroute 30 et le choix du tracé, convaincus que le projet dans son ensemble constitue un élément catalyseur pour le développement de toute la région de Vaudreuil-Soulanges par rapport à un bilan de moindre impact relativement à l'importance de l'ouvrage. En complétant l'autoroute 30, le territoire de Vaudreuil-Soulanges sera enfin relié directement à sa région administrative, à ses partenaires ainsi qu'aux marchés américains.

Ayant un contrôle sur l'aménagement du territoire, nous nous assurons de circonscrire le développement entre autres parce que la planification précède la mise en place de l'autoroute. De plus, considérant que **le passage de l'autoroute 30 sous le canal de Soulanges constitue la meilleure mesure d'atténuation notamment au niveau sonore et visuel** tout en respectant le principal investissement économique de la région, soit la mise en valeur du canal de Soulanges notre plus important élément du patrimoine régional.

Nous tenons à remercier les membres de la Commission de nous avoir reçus et pour l'attention que vous porterez à notre mémoire, et nous vous assurons de notre entière collaboration.

Luc Tison

*Le préfet de la MRC de Vaudreuil-Soulanges
et président de la Société de Développement
du Canal de Soulanges*

Jean Lemaire

Maire de la ville de Vaudreuil-Dorion

Lucien Daoust

Maire de la municipalité des Cèdres

Pierre Bleau

*Président de la Corporation de développement
économique de Vaudreuil-Soulanges*