



## Commentaires

Commentaires au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement ( BAPE )

Le Conseil régional de l'environnement ne compte pas déposer un mémoire, mais plutôt des commentaires au BAPE dans le dossier.

*projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe*

*Novembre 2005*

Table des matières :

- 1- Mission du CRE Montérégie
- 2- Remise en contexte
- 3- Commentaires tracé nord ; impacts environnementaux  
[recommandations et suggestions](#)
- 4- Commentaire tracé sud ; impacts environnementaux  
[recommandations et suggestions](#)
- 5- [recommandations et suggestions d'ordre général](#)  
projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur  
Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe
- 6- Fissure du tissu social dans ce dossier  
[recommandations et suggestions](#)
- 7- Conclusion

## 1- **Mission du CRE *Montérégie***

Le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE *Montérégie*) est un organisme sans but lucratif, créé en 1989, dans le but de répondre à un besoin de concertation régionale en environnement.

Le CRE *Montérégie* a pour mission, sur le plan régional, de favoriser la protection de l'environnement et de soutenir le développement durable par la concertation et l'éducation.

## 2- Remise en contexte

À titre de remise en contexte, le CRE *Montérégie* rappelle les conclusions suivantes du rapport du BAPE de 2002\* :

« Dans ce dossier, la question fondamentale en est une de localisation. Le segment d'autoroute peut être construit soit en milieu urbain dans l'axe de la route 132, soit en zone agricole au sud du secteur urbanisé de Saint-Constant. Selon la première option, l'autoroute 30 et ses voies de desserte remplaceraient la route 132. La seconde option comprend également la transformation de la route 132 en boulevard urbain.

Les deux options divisent les intéressés. Les clivages sont suffisamment profonds pour laisser entrevoir que l'option retenue, quelle qu'elle soit, ne sera pas facilement acceptée et qu'un travail de réconciliation s'imposera. Le choix du tracé constitue par conséquent une décision difficile que la commission a voulu éclairer le mieux possible. »

« La commission estime important d'associer les citoyens visés à la mise au point des mesures d'atténuation et au suivi environnemental au sein d'un comité à être formé par le promoteur en collaboration avec les villes. »

« ... la commission rappelle que ce projet a divisé la collectivité. Les citoyens auraient voulu être davantage informés et consultés tant aux étapes préparatoires qu'à la veille de la mise en œuvre. Sa réalisation devrait dès lors être entreprise avec le souci de rétablir le consensus social. Un tel souci fait appel au sens des responsabilités, à l'ouverture d'esprit et à la collaboration du promoteur et des autorités locales. »

Est-il nécessaire de rappeler que le prolongement de l'A-30 est étudié depuis trente ans, que pendant cette période, l'urbanisation de la région touchée s'est accélérée, que les préoccupations environnementales sont devenues des valeurs porteuses dans la population, que le volume de véhicules impliqués a explosé?

**\*Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Québec, 2002, BAPE 164**

### 3- Commentaires – Tracé nord / Impacts environnementaux

Nous tenons à spécifier que nous sommes conscients que le président de cette commission n'a pas le mandat de modifier le tracé qui a été retenu par le gouvernement actuel. Cependant, nous souhaitons mettre en contexte des faits passés qui ont une influence certaine sur la situation actuelle dans la région. Le tracé nord, qui n'a pas été retenu par le gouvernement actuel mais qui avait été retenu par le gouvernement précédent, a des avantages certains mais des désavantages non négligeables. Le tracé nord présenté lors des précédentes audiences était encavé et divisait les villes en deux. Fait qui nous semble intéressant, c'est que les acteurs municipaux à l'époque appuyaient en majorité ce tracé, actuellement les acteurs municipaux appuient en majorité le tracé sud. L'avantage de ce tracé est que la plupart des terrains avaient été expropriés depuis longtemps : on évitait alors des négociations interminables qui auraient pu causer de sérieux problèmes. Du point de vue économique, ce tracé désavantageait certaines petites PME et en favorisaient d'autres. Mais ce sont surtout les grandes chaînes commerciales qui auraient pu profiter de ce tracé. Du point de vue environnemental, ce tracé causait le plus gros des problèmes et le plus coûteux pour le contribuable. Le tracé risquait d'être touché par une possible migration des sols contaminés des municipalités environnantes. Il avait été prévu par les spécialistes du MTQ d'installer des pompes à des endroits spécifiques pour palier à cette problématique, mais le ministère ne pouvait garantir de possibles gonflements des écoulements artésiens locaux. Ces gonflements auraient pu causer des reflux dans des zones résidentielles et ainsi rendre des contaminants accessibles à de jeunes enfants, ou même devenir volatils avec le temps et devenir un problème sérieux de santé publique. Notre président, qui à l'époque avait déposé le mémoire du groupe Résidant vert avait collaboré avec un éminent géologue de l'Université du Québec à Montréal, ainsi qu'avec une toxicologue du même endroit. D'ailleurs lorsque le gouvernement précédent avait choisi le tracé nord, il nous avait assuré d'une caractérisation et une décontamination de tous les sols susceptibles de causer des problèmes environnementaux, ce qui pour nous représentait une préoccupation de niveau 1

(45 sites contaminés aux hydrocarbures et 15 sites aux métaux lourds). On nous avait aussi assurés d'une protection certaine des milieux humides et naturels importants situés sur l'autoroute 30 actuelle entre Saint-Constant et Sainte-Catherine. D'ailleurs, notre Président actuel avait à l'époque donné son accord au tracé nord, conditionnellement à la décontamination et à la protection des milieux humides et naturels environnant le tracé retenu. Le prix d'une telle décontamination est énorme pour ne pas dire astronomique. Par contre, le tracé nord n'étant plus retenu, il faudra maintenant planifier une stratégie de revitalisation des sols de la région. La construction de ce tracé causait aussi problème, car elle se faisait sur la route 132 actuelle et les dérivations de trafic, soir et matin, auraient sûrement été plus désagréables pour la population locale. La circulation locale aurait été très sérieusement touchée et des situations de stress par le bruit et par la pollution créée par la congestion auraient constituées des difficultés supplémentaires à affronter.

### **Recommandations et suggestions**

**Nous recommandons qu'une stratégie et un plan de décontamination soient établis à court terme pour qu'une décontamination soit faite sur tous les sites potentiellement dangereux afin d'assurer un environnement sain dans un avenir pas trop lointain à nos héritiers.**

**Nous recommandons que l'interdiction de passage des véhicules lourds sur la 132 soit appliquée lorsque le nouveau tronçon sera construit. (sauf nécessité)**

**Il serait aussi préférable d'inclure la réfection de la 132 qui actuellement est utilisée pour tous les types de déplacements et de véhicules.**

#### 4-Commentaires - Tracé sud / impacts environnementaux

Le tracé sud, retenu par le gouvernement actuel, a ses avantages et ses défauts. Le tracé passe dans des terres agricoles fertiles, malgré l'opposition de la CPTAQ. Ces terres ont toutes de la valeur, malgré ce qu'en disent certains détracteurs, car les terres propices à la culture se font de plus en plus rares dans le Sud du Québec. Les agriculteurs comme les fermiers sont de plus en plus touchés par des restrictions pour s'ajuster aux problèmes environnementaux causés par la culture et l'élevage. Certains détracteurs accuseront le monde agricole d'être son propre bourreau en n'ayant fait très peu jadis pour assurer la protection de nos cours d'eau. Mais au regard de la consommation abusive des citoyens occidentaux, personne n'a de leçon à donner à personne. D'autant plus que le réchauffement climatique est causé par le citoyen motorisé et les grandes entreprises, non les agriculteurs. Quelle que soit l'agriculture pratiquée dans cette région, elle nous profite donc à tous.

Avec le tracé sud, certains petits boisés et milieux naturels seront touchés, aussi la Montérégie à de criants et sérieux problèmes de déboisement et de perte de ses milieux humides, à cause du développement résidentiel et commercial. Il ne faudrait pas considérer qu'un petit boisé n'est pas nécessaire dans cette région. Les milieux naturels et humides touchés auront aussi un impact certain. Enfin, la décision de choisir le tracé sud cause selon nous un problème, car dans les audiences publiques précédentes, aucune étude sérieuse sur l'environnement n'a été déposée en ce qui a trait à ce tracé. D'ailleurs la présidente, Mme Journeault, l'avait souligné et en a tenu compte dans sa décision. Mais cette façon de procéder va à l'encontre du processus lui-même, car pour juger d'un tracé, il nous faut les impacts prévus. Nous voulions donc vous souligner la situation qui pour nous rend la décision inquiétante.

#### Recommandations et suggestions

**Nous croyons en toute sincérité que le monde agricole subira des préjudices avec le tracé sud retenu par le gouvernement : il devrait y avoir**

de sérieuses compensations consenties aux agriculteurs touchés ainsi que des ententes de principe avec les associations qui les représentent.

En ce qui a trait aux boisés et milieux naturels, nous croyons qu'il sera nécessaire que le MTQ inclut une remise de trois pour un. C'est-à-dire réintroduire des arbres de même qualité et ou de qualité supérieure et ce dans la région. Sachant que de merveilleux milieux humides ont été détruits dans cette région (Saint-Constant) nous souhaitons que des milieux naturels et humides soient reconstruits à proximité des endroits qui seront affectés par ce tracé.

Nous recommandons aussi que tous les projets autoroutiers ou de transport qui seront analysés par le BAPE dans l'avenir - incluant le projet actuel - soient mis en veilleuse si des études sérieuses de deux ou trois scénarios n'ont pas été réalisées, études d'impact environnemental à l'appuie.

Nous recommandons qu'aucune sortie ne soit incluse sur le tracé retenu au sud, pour le tronçon considéré, afin d'éviter l'étalement urbain, avec engagement écrit du gouvernement en ce sens.



## **5 –Recommandation et suggestions d'ordre général**

La continuité du tracé sud nous interpelle : Est-il nécessaire de traverser de nouveau une région pour encore une fois toucher le même milieu? Selon nous, des infrastructures d'ajustement auraient le désavantage de ralentir quelque peu la circulation sans l'arrêter mais auraient des avantages bénéfiques au niveau du paysage. Donc, des infrastructures à l'intersection du tracé sud retenu et de la 15 pourraient être réalisées ainsi qu'une amélioration des infrastructures actuelles à l'intersection 132 - Autoroute 15 - Autoroute 30 .

Les agriculteurs ont déjà payé la note et les milieux naturels aussi, alors qu'au point de vue financier, peut-être qu'il y aura des économies à faire. Nous croyons donc qu'il serait possible que les spécialistes du MTQ trouvent une solution afin d'éviter de s'introduire de nouveau dans les terres.

Le ministère des transports a élaboré ses plans de transport dans le document « [Vers un plan de transport de la Montérégie](#) ».

Ce document couvre la période 1998 à 2016 et n'élabore pas de stratégie environnementale, ce qui devrait pourtant être une vision pour eux. Il mentionne plutôt des « problèmes » environnementaux... Lorsque l'on parle de problèmes environnementaux dans ce document, on parle de GES, ce qui bien entendu est louable, mais la vision devrait être plus large. Nous pensons donc que nous aurions intérêt à avoir une approche qui ne se limite pas qu'aux GES, mais qui inclut aussi l'impact sur notre territoire lorsqu'on entreprend de telles études.

Il nous faut voir à long terme en développement durable et les études démographiques ont tendance à dire qu'à partir de 2023, la population sera en déclin. Bien entendu, la population étant actuellement vieillissante, il

sera de plus en plus possible qu'une diminution des automobilistes seuls en voiture apparaisse, les conducteurs de véhicules de promenade favorisant sans doute le covoiturage et les transports organisés. Le covoiturage aura pour conséquence une congestion moins pire, les infrastructures risquent de répondre aux besoins. Nous nous devons aussi de ne pas baisser les bras et d'inciter en tout temps les automobilistes à diminuer leur pollution par GES : si nous regardons la situation seulement comme un problème grandissant, c'est que nous ne croyons pas qu'il peut y avoir une amélioration (quand on a un marteau dans la tête, tous les problèmes sont des clous). Cette vision pessimiste peut apparaître rationnelle, par contre aujourd'hui on réalise que de plus en plus de citoyens sont inquiets de la situation et réagissent aux problèmes environnementaux. Nous pensons donc qu'ajouter ces quelques kilomètres d'autoroute ne sera pas d'un très grand bénéfice en termes de réduction des GES et qu'ils toucheront par contre un territoire déjà suffisamment écorché par les autoroutes et le développement urbain.

#### Recommandations du CREM :

Nous recommandons des infrastructures aux intersections mentionnées entre la 30, la 132 et la 15 afin d'éviter une nouvelle blessure à la MRC de Roussillon.

## 6- Fissure du tissu social dans ce dossier

De tous les problèmes soulevés dans le projet de l'autoroute 30, le plus crucial selon nous est celui du déchirement social. Dans ce dossier, certains étaient en faveur du tracé sud, d'autres du tracé nord. La population a été divisée par un projet qui a été annoncé pour la première fois il y a plus de trente ans.

### **Acteurs montréalais et provinciaux**

Ce projet autoroutier aura des impacts économiques importants pour la Montérégie alors qu'il rendra plus accessible la région américaine pour les transporteurs routiers. Il accroîtra les échanges entre le Québec et nos voisins du sud. Ce sera une voie de contournement importante pour tous et ainsi la circulation sur les ponts diminuera entre la rive sud et Montréal. Vous comprendrez donc que les acteurs montréalais veulent cette autoroute et que pour eux, sud ou nord ça n'a aucune importance.

### **Acteurs locaux**

Cela dit, les acteurs locaux, sont divisés et maintenant, vous comprenez sûrement pourquoi. Agriculteurs qui sont déçus, citoyens qui ne veulent pas être expropriés, commerçants qui risquent d'être expulsés et groupes socio-économiques locaux qui revendiquent selon leur propre agenda. Les municipalités sont aussi divisées car il y a des gains d'achalandage importants ainsi que des revenus fonciers intéressants pour elles. Par contre, ce qu'il faut retenir, c'est qu'une population locale est tenue en otage depuis des décennies par un héritage de promesses politiques à vision strictement électoraliste à court terme. Quels que soient les partis politiques, la 30 fait parler et couler de l'encre depuis très longtemps. Des groupes pour ou contre font entendre leurs argumentations par l'entremise des médias locaux et beaucoup ne savent plus

ou donner de la tête. La situation de stress que la population de cette région vit depuis des années est à son comble. La région aurait besoin de se sentir appuyée par les acteurs sociaux, économiques et environnementaux locaux. Il est donc de notre devoir de créer des comités de suivi et d'inviter la population à y participer. Il faut aussi s'assurer que les participants ne soient pas que des groupes de pression locaux mais aussi des citoyens objectifs, afin de communiquer les décisions aux citoyens ordinaires de manière plus efficace.

**Recommandations du CRE Montérégie :**

**Nous recommandons qu'un organisme régional soit mandaté afin d'organiser et de planifier une stratégie de réconciliation et une concertation pour diminuer le taux de stress vécu par la population locale.**

**Nous recommandons que le gouvernement organise des soirées de consultation et de concertation afin d'expliquer de façon plus précise ses décisions dans ce dossier.**

## **7- Conclusion**

Quelle que soit la direction que le BAPE prendra dans son rapport, le Crem assumera sa responsabilité et s'impliquera dans le secteur si l'environnement et le respect du développement durable sont touchés. Il va de soit que si le BAPE ou le gouvernement en font la demande, le Crem et son président se rendront disponibles pour collaborer et travailler afin d'atténuer les blessures causées à la communauté locale. Nous tenons aussi à féliciter et à remercier les citoyens, les municipalités et les représentants du BAPE lui-même qui contribuent à cette consultation. Nous tenons à assurer la population montréalaise que nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir afin d'assurer la protection de l'environnement et le respect du développement durable, quels que soit les projets et les tracés retenus dans le dossier de l'autoroute 30 tout au long de son trajet montréalais.

**Richard Marois**

**Président du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie**