

Construction de l'autoroute 30

Tronçon Autoroute 30 – Jean-Leman

Promoteur : Ministère des Transports

Je me suis intéressé à ce projet, au moment où le gouvernement précédent a autorisé la construction de l'autoroute 30 à partir de l'emprise de la 132 actuelle. Je suis intéressé à son parcours, le circuit de la 132, une région où j'ai l'habitude de circuler très souvent.

Lorsque l'on a parlé de construire en contrebas pour éviter les bruits, j'ai voulu connaître les répercussions de la présence du niveau du fleuve, puisque c'est un élément technique important. Les réponses obtenues m'ont paru acceptables et réalistes, l'autoroute ne serait pas en contrebas sur toute sa longueur, mais dans des secteurs précis.

Et puis, sont survenues les audiences publiques de 2002. J'ai été surpris d'apprendre que certaines personnes acceptaient que l'on charcute les meilleures terres agricoles du Québec et s'opposait à la construction de l'autoroute dans le tracé de la 132 puisque le BAPE trouvait le projet modifié de la 132, acceptable.

Comme les plans et devis étaient fin prêts pour les premiers appels d'offres, j'ai subi un nouveau choc en apprenant que le gouvernement nouvellement élu annulait tout pour reprendre à zéro, études, consultations et retards qui s'accumulent, pour toute la région.

J'ai assisté à 80% des audiences du BAPE des 30, 31 août et 1^{er} septembre 2005. Je ne suis pas intervenu lors de ces audiences, mais j'ai observé attentivement les interventions, celles du public et celle de Candiac et de la MRC Roussillon. Voici ce que je retiens.

Le promoteur, le MTQ et ses représentants ont toujours su répondre avec respect aux questions et aux arguments du public. Je peux dire qu'il en fut de même des experts gouvernementaux, Environnement et MAPAQ. Par contre, je ne sais pas si c'est par manque d'entraînement pour ce type de consultation, j'ai observé une certaine arrogance chez les représentants de la MRC Roussillon. Ces derniers faisaient la promotion d'une variante présentée par la municipalité de Candiac et qui fut rejetée par le MTQ.

Cette première partie de la consultation m'a fait découvrir deux choses.

Premièrement, il est toujours hasardeux d'ouvrir un projet en zone agricole et je m'explique. Le MTQ, obligé de répondre à une commande gouvernementale, a procédé à la faisabilité de plusieurs variantes, lesquelles variantes se doivent de respecter une série de critères techniques afin de préserver la sécurité du public voyageur.

D'autre part, le MTQ a l'obligation de faire tout ce qu'il peut pour préserver le territoire agricole et cet exercice mérite mon respect, puisque le personnel du MTQ a fait le maximum pour préserver les sols agricoles de grande valeur. Il ne faut jamais oublier, que le MTQ recommandait le tracé de la 132, celui qui a intéressé largement la population locale lors de ces audiences. J'ai remarqué les absences des pétitionnistes contre le tracé de la 132. Ils auraient dû être là, par respect pour ceux et celles qui ont été mobilisés à cause de leur démarche.

Je crois sincèrement que par expérience, les gens du MTQ connaissent les aléas du passage en terres agricoles, puisque la municipalité de Candiac était à l'affût pour essayer d'imposer son tracé, lequel allait jusqu'à avancer que certains sols n'étant pas de grandes valeurs, la municipalité, allait donc demander dans un deuxième temps, à la CPTAQ, de dézoner une partie plus grande pour son développement, particulièrement pour la gare intermodale. Les arguments soutenus par les experts de Candiac et par les représentants de la MRC, lesquels agissaient à titre d'experts en support à la commission, ce qui est curieux, se faisaient aussi les promoteurs du projet Candiac. A un moment donné, les gens de Candiac ont avancé le projet d'un studio de cinéma dont les projets étaient tellement avancés, que son annulation allait porter un quasi préjudice à la municipalité.

Le Québec possède, il faut le répéter, peu de terres agricoles d'excellente qualité. Par ailleurs, le Québec possède, pour le bénéfice des représentants de la MRC et de Candiac, de nombreux sites industriels et il est plus facile de déplacer un artiste et des techniciens, que de déplacer une terre arabe.

Je vais terminer mon intervention en continuant à croire que le tracé de la 132 est toujours le meilleur et qu'il pourrait faire l'objet d'appels d'offres immédiatement.

Le 19 septembre 2005.

Audette L. Roussin