

**PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30**

*«LE TRACÉ JEAN-LEMAN –
UN OUBLI DANS LE TRACÉ SUD»*

**PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30
ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN
À CANDIAC ET À SAINT-PHILIPPE**

«LE TRACÉ JEAN-LEMAN – UN OUBLI DANS LE TRACÉ SUD»

MÉMOIRE DE LA VILLE DE SAINT-CONSTANT

Septembre 2005

INDEX

Sujet	Page
Introduction.....	2
Variante Jean-Leman – Un tout indissociable	4
Développement durable	8
Coûts du projet.....	13
Conclusion	16
Annexes	18
Annexe A	Plan intitulé «Autoroute 30 – Candiac-Saint-Constant»
Annexe B	Lettre de monsieur Paul-André Fournier datée du 18 juillet 2005
Annexe C	Étude de la firme Dimension environnement ltée
Annexe D	Deux avis de la CPTAQ des 09 octobre 2002 et 11 février 2004
Annexe E	Projet de loi – Loi sur le développement durable

INTRODUCTION

Le présent document se veut la position de la Ville de Saint-Constant concernant le projet du ministère des Transports du Québec relativement au parachèvement de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, à Candiac et à Saint-Philippe, plus communément appelé «la variante Jean-Leman».

Ce document fait suite aux séances du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui ont eu lieu le 30, 31 août et 1^{er} septembre 2005, au Musée ferroviaire canadien à Saint-Constant à laquelle séance le promoteur du projet, à savoir le ministère des Transports du Québec, a déposé une proposition de deux variantes du prolongement de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

Tout au long de ce document, vous serez à même de constater de l'impact irréparable que le promoteur s'apprête à faire en prolongeant un tracé qui va à l'encontre de plusieurs principes du développement durable et dont notamment le coût économique s'avère, pour la collectivité québécoise, un gaspillage de fonds publics.

Nous espérons que les commentaires et recommandations de la Ville de Saint-Constant sauront servir la Commission dans la recommandation qu'elle doit faire auprès du Ministre du développement durable, de l'environnement et des parcs, monsieur Thomas H. Mulcair.

VARIANTE JEAN-LEMAN – UN TOUT INDISSOCIABLE

Force nous est de constater que ce projet de prolongement de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe, constitue un tout indissociable du tracé sud du projet du ministère des Transports du Québec.¹

Nous sommes donc en mesure de constater que cette prolongation de 3,4 kilomètres supplémentaires, qui s'ajoutent aux 9 kilomètres du tracé sud, constitue donc un ensemble logique d'un tracé de près de 12,4 kilomètres de long. Nous comprenons mal que, lors de l'analyse du projet au sud, présentée par le promoteur, tel que défini au rapport 164 du Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement, que cette variante aussi importante, tant en terme de coût que d'impact, n'ait pas été analysée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

D'ailleurs, des études complémentaires postérieures sur le tracé sud ont été réalisées par le ministère des Transports et ce bien après la recommandation finale du Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement auprès du Ministre. Cet état de fait a d'ailleurs été précisé lors de la séance d'informations du promoteur à savoir le ministère des Transports du Québec, lors des séances d'information du 30 août 2005.

Dans ce contexte, peut-on affirmer que l'analyse du tracé sud a été incomplète notamment lorsque l'on compare le niveau d'étude d'impact qui a été réalisée sur le tracé sud comparativement à l'ensemble des études d'impact qui ont été faites pour le tracé nord ainsi que par rapport à l'option de la variante Jean-Leman? On peut aisément constater que les

¹ Il faut comprendre, par la notion de tracé sud, qu'il s'agit du projet d'autoroute 30 situé sur les terres agricoles entre l'actuelle autoroute 30 et l'autoroute 15, selon le rapport 164 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

études du tracé sud ont été incomplètes et nettement moins rigoureuses que le tracé nord et la variante Jean-Leman.

Considérant que la variante Jean-Leman constitue un tracé d'une distance de 3,4 kilomètres et que cette même distance de 3,4 kilomètres est approximativement la distance restant à construire sur la route 132 (le promoteur est actuellement à construire deux (2) kilomètres sur le tracé nord (voir plan en annexe A intitulé «Autoroute 30 – Candiac-Saint-Constant»), ne serait-il pas mieux de terminer le tracé nord? Nous constaterons à la lecture de la troisième partie de ce document intitulée «Coûts du projet» que ce dernier aspect n'est pas négligeable.

Est-ce que la recommandation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement au Ministre aurait été la même considérant l'ajout de ce tronçon? D'ailleurs, nous vous rappelons que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par les conclusions du rapport 164, arrive au résultat que l'un ou l'autre des tracés, soit nord soit sud, peut répondre aux prérogatives de développement économique de la grande région de Montréal par la construction d'un axe routier de contournement.

En effet, à la page 66 du rapport 164, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement titre «le tracé sud, un choix préférentiel». Il reprend d'ailleurs, dans les pages suivantes, que le choix préférentiel est fondamentalement lié aux principaux impacts que les participants de l'audience publique associent à l'une ou l'autre des options. Cependant, une étude plus complète et incluant la variante Jean-Leman aurait-elle permis une recommandation différente? Nous croyons que poser la question, c'est y répondre.

Un exemple du manque d'étude dans ce dossier, le même rapport 164 à la page 16, mentionne les commentaires d'un participant qui indique ce qui suit :

«Pour un autre exploitant, le tracé sud pourrait servir de « barrage naturel » afin de contrer les inondations dans les zones habitées près de Saint-Constant, tout en servant de « frontières » entre la zone verte et la zone urbanisée (*mémoire de monsieur André Turcot*)».

L'on peut constater l'aspect farfelu de cette déclaration qui a été reprise par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, en contradiction avec la lettre du directeur du projet d'autoroute 30, monsieur Paul-André Fournier, datée du 18 juillet 2005, concernant l'inexactitude de cette affirmation (voir lettre en annexe B).

Cet exemple n'a pour but que de démontrer que les études d'impact faites sur le tracé sud, au moment de la prise de décision du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, et de sa recommandation auprès du Ministre, étaient alors incomplètes.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

À l'automne 2004 le gouvernement du Québec a procédé à la rédaction et à l'adoption de l'avant-projet de loi intitulé «Loi sur le développement durable». À cet effet, il a procédé, au cours du printemps 2005, à une large consultation publique de son avant-projet de loi, lequel, par la suite, est devenu le projet de loi numéro 118, au cours de l'été 2005.

Il est à noter que le projet de loi relatif au développement durable stipule en titre «Gouvernance fondée sur le développement durable». En ce sens, à l'intérieur du chapitre I, plus spécifiquement selon les dispositions préliminaires, l'article 1 prévoit et nous citons :

«Elles (les mesures prévues à la loi sur le développement durable) visent à assurer la cohérence des actions gouvernementales en matière de développement durable...».

De plus, le même projet de loi précise, à son article 5, ce qui suit :

«La mise en œuvre d'un développement durable au sein de l'Administration s'appuie sur la stratégie de développement durable adoptée par le gouvernement et se réalise dans le respect des principes prévus par elle et par la présente section».

En effet, l'article 6, quant à lui, prévoit seize (16) principes afin d'être cohérent dans les actions du gouvernement en matière de développement durable.

Nous constatons qu'autant le tracé sud prévu au décret gouvernemental que le tracé Jean-Leman vont à l'encontre de plusieurs de ces principes. Les exemples ci-après démontrent l'incohérence de la décision du gouvernement qui persiste avec le tracé Jean-Leman.

Le principe numéro 12 intitulé «préservation de la biodiversité» stipule :

«la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens».

Le projet de tracé au sud aura pour effet de détruire un milieu particulièrement riche tel que le secteur de la rivière La Tortue et des boisés présents. L'étude intitulée «Évaluation écologique d'un tronçon riverain de la Rivière-à-la-Tortue» de la firme Dimension Environnement Ltée,(voir annexe «C») démontre l'inventaire d'un boisé centenaire qui sera détruit par le passage de l'autoroute.

D'ailleurs, une faune et une flore importante sera détruite. Considérant que le ministère des Transports du Québec a déjà procédé (dans le cadre des travaux le long de la route 132), à d'importants travaux de construction dans la plaine inondable de la rivière La Tortue, pourquoi doit-il dédoubler les impacts négatifs d'une autoroute dans le cours d'eau de la rivière La Tortue au sud? Force nous est de conclure que le tracé sud ne respecte pas le principe numéro 12 de préservation de la biodiversité.

Le principe numéro 13 intitulé «respect de la capacité de support des écosystèmes» vient, encore une fois, établir que le tracé sud à la hauteur de la rivière La Tortue ne respecte pas ce principe, puisque celui-ci stipule ce qui suit :

«les activités humaines doivent être réalisées en ayant le souci de toujours respecter la capacité de support des écosystèmes et de ne pas dépasser le seuil au-delà duquel les fonctions et l'équilibre d'un milieu seraient irrémédiablement altérés».

Nous réitérons le fait que le tracé sud ne respecte pas ce principe.

Le principe numéro 16 intitulé «internalisation des coûts» nous permet de nous questionner sur le dédoublement des coûts qu'entend réaliser le promoteur en faisant une autoroute au sud alors que de nombreux travaux sont actuellement réalisés sur la route 132 et que les 52 M \$ du tracé Jean-Leman, s'ils étaient investis au nord permettraient une plus grande économie pour l'ensemble des contribuables québécois.

Finalement, tant dans la partie du tracé sud que le tronçon Jean-Leman, il est essentiel que la Commission de protection agricole du Québec puisse préserver la zone agricole pour laquelle la Commission a d'ailleurs déjà émis deux avis négatifs quant au tracé sud en zone agricole (voir annexe «D»).

Force nous est encore de constater que tant pour le projet de la variante Jean-Leman que pour le tracé sud, cela va à l'encontre du projet de loi numéro 118 intitulé «Loi sur le développement durable» (voir annexe «E»). Nous constatons en effet une perte nette de l'habitat pour la faune et la flore locales. Bien qu'elle fut adoptée postérieurement au décret gouvernemental indiquant l'orientation du tracé sud du gouvernement du Québec, nous considérons qu'il n'est pas trop tard pour que les recommandations de la Commission puissent faire réfléchir le Ministre lui-même sur la possibilité d'éviter de continuer un projet dont les conséquences sur l'environnement ainsi que sur le secteur agricole seront permanentes.

COÛTS DU PROJET

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement mentionne au rapport 164, page 66, ce qui suit :

«Les coûts de réalisation n'ont pas été pris en compte puisqu'ils se composent d'une option à l'autre».

L'option du tracé sud sans le tracé Jean Leman est invivable (c'est la raison pour laquelle le promoteur envisage aujourd'hui cet ajout au projet d'autoroute 30). Dans cette optique, est-ce que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, qui accordait dans son rapport 164 une préférence au sud sans pour autant rejeter le tracé nord, aurait maintenu cette préférence avec un coût nettement supérieur du tracé sud incluant le tracé Jean Leman?

Sur cette question, le promoteur nous mentionne que le tracé sud se fera au coût de 134 M \$. En effet, nous sommes en mesure de nous questionner sur la validité de ces chiffres puisque le même promoteur indique que les travaux entrepris sur la route 132 depuis l'été dernier, entre les villes de Candiac et Delson, coûtent actuellement 52 M \$. La variante Jean-Leman, quant à elle, coûte également 52 M \$.

Nous nous interrogeons à savoir comment un tracé restant de 9 kilomètres, incluant des expropriations de la carrière Lafarge peut simplement coûter 30 M \$, alors que le tronçon sur la route 132 ainsi que la variante Jean-Leman, qui se situe en milieu agricole, coûte également 52 M \$ pour 3,4 kilomètres. Par simple règle de trois, pourrions-nous dire que la section du tracé sud, entre l'autoroute 30 et l'autoroute 15 devrait coûter l'équivalent de 150 M \$?

En terme de saine gestion des deniers publics, ne serait-il pas plus simple de recommander au Ministre du développement durable, de l'environnement et des parcs de ne pas procéder avec le tracé Jean-Leman et de consacrer l'ensemble de ces 52 M \$ sur la transformation de la route 132 puisque déjà le gouvernement prévoit, dans la transformation de la route 132 en boulevard urbain, une somme additionnelle de 40 M \$.

Si nous récapitulons : 52 M \$ ont déjà été investis entre Candiac et Delson sur la route 132, plus 52 M \$ qui seront investis pour le tracé Jean-Leman auxquels s'ajoutent 150 M \$ pour les 9 kilomètres restant du tracé sud, tel que décrété par le gouvernement. À cela s'ajoute 40 M \$ pour le réaménagement de la 132 en boulevard urbain. Total de la facture : 294 millions de dollars.

Est-ce à dire que le promoteur est à investir pour le seul tronçon de l'autoroute 30 dans l'est de la MRC Roussillon un montant approximatif de 300 M \$, somme qui dépasse largement les estimés du tracé nord sur la route 132?

Est-il réaliste, encore une fois, de penser que 40 M \$ pour la transformation de la route 132 en boulevard urbain est une somme suffisante? Ce qui risque, encore une fois, de faire gonfler la facture. Ces mêmes travaux majeurs de 40 M \$ en transformation de la route 132 en boulevard urbain devra-t-il également faire l'objet d'une étude d'impact du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement?

Nous nous interrogeons sur la nécessité et l'efficacité des sommes investies pour un projet dont la problématique du flot de circulation sur la route 132 demeurera entière.

CONCLUSION

Le tracé sud : un tracé hypothétique

Nous rappelons au Commissaire que ce n'est qu'après la décision du gouvernement actuel de choisir le tracé sud que le ministère des Transports du Québec arrive à la conclusion de l'absolue nécessité de réaliser le tracé Jean-Leman.

Pour conclure, la Ville de Saint-Constant demande aux membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de prendre en considération l'ensemble des éléments de ce mémoire afin de constater l'incongruité d'un projet de tracé Jean-Leman, quelle que soit sa variante, qui s'inscrit «Le tracé Jean-Leman» dans un oubli de l'analyse du tracé sud de l'autoroute 30, lequel, je vous le rappelle, n'a jamais fait l'objet de discussions et d'orientations du ministère des Transports du Québec au cours des quarante (40) dernières années et par lequel, une simple décision politique est venue changer la «donne». Le prix à payer de cette décision purement politique se reflétera par la perte du territoire agricole et du boisé de la rivière La Tortue, lesquels sont irrémédiablement perdus à jamais.

Sans diminuer aucunement la qualité de son travail de même que la qualité de son analyse, nous croyons que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pourrait pousser plus loin sa réflexion en analysant des données qui se révèlent plus véridiques et plus actuelles.

Enfin, la Ville de Saint-Constant souhaite remercier les membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'avoir invité les municipalités, entre autres, à participer à leurs travaux tout en espérant que sa réflexion saura éclairer quelque peu les considérations futures du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

DANIEL ASHBY, Maire