

Le 16 septembre 2005

Montérégie

6211-06-075

Secrétaire du Bape  
Autoroute 30 - Tronçon Jean-Leman  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

À l'attention des membres de la commission du BAPE

**Objet : Ma réaction quant au tronçon Jean-Leman**

Messieurs,

Je m'oppose vivement à la réalisation du tronçon Jean-Leman pour le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

Je crois que la population n'a pas à subir les conséquences de décisions qui ont été prises à partir de faits et de données fictives ou inexistantes. Effectivement, le tronçon Jean-Leman n'a jamais été présenté aux audiences publiques du BAPE en 2002 alors qu'il aurait dû l'être. Comment voulez-vous que les commissaires de l'époque aient pu faire des recommandations justes et réalistes? Le projet présenté n'était pas complet.

Pour ces raisons, vous devez vous prononcer en défaveur du tracé Jean-Leman. La réalisation de ce tronçon aura des impacts défavorables sur l'environnement : destruction d'autres terres agricoles, de boisés, augmentation du niveau de bruit pour les citoyens avoisinants ... impacts qui s'additionnent à ceux du tracé au sud. De plus, sa réalisation entraînera des coûts supplémentaires pour l'ensemble de la population du Québec, laquelle n'a plus les moyens de se payer des décisions gouvernementales prises sans avoir considéré l'ensemble des projets. Le gouvernement se doit d'évaluer un projet ayant fait l'objet d'une analyse approfondie et complète avant de prendre la décision de le réaliser. Et, la réalisation du projet doit être surveillée de manière à respecter les coûts qui ont fait l'objet de cette analyse pour éviter des scandales financiers comme par exemple le métro de Laval.

Je vous remercie de considéré mes arguments et de bien vouloir revoir le projet dans son ensemble, lequel devra à nouveau être comparé au tracé nord, avant que vous fassiez vos recommandations.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de ma plus haute considération.

*Max-Gilmer Gour*

# Parachèvement de l'autoroute 30

## Échangeur Jean Leman (Candiac)

Mémoire présenté par : **Marc-Olivier Gour**  
**Citoyen de Saint-Constant**  
**Septembre 2005**

Je réside sur une petite terre cultivée par la ferme *Mario Robidoux et fils*, située dans la campagne de Saint-Constant. Je travaille à la ferme *Mario Robidoux et fils* à tous les étés depuis plus de 5 ans. Le passage de la 30, à quelques dizaines de mètres de chez moi (tracé SUD), détruira définitivement ce qui pour moi et ma famille est un milieu de vie agréable depuis plus de 21 ans. J'ai grandi dans cette maison que mon père a bâti à la campagne il y a plus de 25 ans et je trouve aberrant ce que le ministère s'apprête à faire aux terres agricoles de la région. Je suis donc concerné au premier chef par le projet Jean Leman puisque c'est mon avenir à Saint-Constant que vous être en train de décider en complétant le tracé sud contre lequel nous mettons désespérément toutes nos énergies.

### **Résumé du mémoire :**

Il est nécessaire que les gens d'affaire de la région comprennent que le tracé sud et le tronçon *Jean Leman qui le complète* ne représentent pas ce moyen privilégié pour multiplier les accès routiers et stimuler comme il se doit l'économie régionale. Sa localisation en territoire agricole forcera des moyens limitant les effets habituellement bénéfiques de la construction d'autoroutes. Le tracé Nord correspondait mieux aux attentes des agents du milieu économique de la région. Nous croyons qu'il faut ouvrir la région en multipliant les accès routiers, par ailleurs nous croyons qu'il faut stimuler le développement dans le respect total des grands principes que le sens commun regroupe sous l'expression *développement durable*.

On peut tout aussi bien aujourd'hui parler abondamment du tracé Sud au cours d'audiences publiques sur le tronçon Jean Leman que l'on pouvait sans vergogne en 2002 inventer un tracé autre (le Sud) alors que les audiences portaient sur le tracé Nord!

Le tracé Sud impliquait des milliers de citoyens ignorant ce qui se tramait dans les audiences de 2002 : la destruction irréversible de leur milieu de vie à quoi on ajoute bien évidemment le sacrifice de plus de 500 hectares de terres agricoles de catégorie 2!! Qui aurait pu penser qu'une commission soucieuse d'environnement pouvait en arriver à de telles aberrations? Pas nous messieurs les Commissaires! Mais nous avons appris depuis ce temps et c'est pourquoi nous nous retrouvons actuellement à plaider notre cause devant vous.

Selon nous, cela donnera la légitimité à toutes les remarques qui, dans le présent document, por-

teront sur le tracé sud puisque c'est celui-ci qui oblige à examiner le tronçon Jean Leman. C'est l'erreur du tracé sud qui sera amplifiée encore par cette autre erreur que constitue le tronçon Jean Leman... puisque ce dernier découle de la décision de construire le premier au sud et non au Nord comme le suggère à la fois le bon sens et au moins les 10 000 citoyens de Saint-Constant dont la résidence est située près de la campagne que le ministère des transports s'apprête à détruire.

On doit prendre en considération ceci : même si les gens ont tendance à faire la sourde oreille quand on le répète, Jean Leman n'est nécessaire que pour des raisons techniques qui découlent de l'emplacement du tracé sud qui, lui, implique un gaspillage monumental de terres agricoles. Jean Leman, s'il est construit, sera une autre erreur.

Les représentants des entreprises de la région veulent à tout prix le parachèvement de la 30 et semblent apprécier que le tracé Jean Leman et le tracé sud ouvrent des espaces jusque là inaccessibles... Mais il y a un problème : le promoteur nous assure qu'il prendra les moyens pour éviter une dérive de la zone commerciale vers les terrains limitrophes au tracé sud... en prenant bien soin, par exemple, de ne pas construire d'échangeur. Les accès au tronçon sud complété par le tronçon Jean Leman seront inexistantes. Le couloir pratiqué à même le territoire agricole de Saint-Constant ne comportera aucune voie d'accès. L'autoroute 30 deviendra une voie de passage sans aucun intérêt pour la région si ce n'est de servir de moyen de contournement de l'île de Montréal. Lors des rencontres les 30 et 31 août derniers quelques représentants des milieux d'affaire ne semblaient pas comprendre ce paradoxe : ils appuient le tracé Jean Leman et le tracé sud et même souhaitent la réalisation le plus tôt possible alors que ces voies n'apporteront pas les accès demandés ni l'ouverture rêvée plaçant la région de Roussillon avantageusement sur l'échiquier économique de la communauté métropolitaine de Montréal.

La dimension «économie régionale» veut que les investissements massifs dans les autoroutes servent au développement local...permettent des accès directs, favorisent l'arrivée d'installations industrielles et commerciales qui voient dans ces installations publiques des accès immédiats gratuits construits aux frais des contribuables... Ils y voient la bonne affaire et c'est compréhensible. Mais, n'en déplaise au promoteur, les projets sur la table ne sont pas de cet ordre ou bien peu et il faudrait remettre les pendules à l'heure.

Les représentants des entreprises affirment la nécessité de l'autoroute pour le développement local. Mais ils ne semblent pas comprendre que la multiplication des accès sur toute la longueur de la nouvelle autoroute est en contradiction flagrante avec la nécessité de limiter la pression qui

***...ces voies  
n'apporteront pas les  
accès demandés ni  
l'ouverture rêvée  
plaçant la région de  
Roussillon  
avantageusement sur  
l'échiquier  
économique de la  
communauté  
métropolitaine de  
Montréal.***

3

est forcément accentuée sur les terrains limitrophes des autoroutes... Le tracé sud se retrouve sur plusieurs kilomètres sans accès aucun pour éviter la migration des commerces de la 132 vers le long de la nouvelle autoroute...

Voilà encore des d'indications qui militent fortement, encore une fois, pour le retrait du projet Jean Leman et le **retour au tracé nord sur la 132** où on connectait intelligemment l'autoroute sur l'économie locale, permettant plusieurs accès judicieusement choisis.

Je pourrais vous renvoyer aux audiences publiques du 31 août dernier en après-midi alors que Mme CHRISTINE CARON s'adressait à tous :

(1990) «Bien, comme je vous le disais tout à l'heure, c'est un fait que la CMM se positionne – puis, ça, c'est tout à fait en accord avec les orientations gouvernementales – pour la protection, la pérennité de la zone agricole, mais par rapport au développement qu'on y ferait. Et, dans ce sens-là, en tout cas, c'est la prétention du ministère de dire que, oui, le schéma (1995) et le projet sont conformes dans la mesure où la conception du projet  vise à minimiser les impacts sur le milieu agricole. Qu'il n'y a pas d'échangeur, il n'y a pas de lien avec le réseau local, ce sont uniquement des échangeurs avec le réseau autoroutier. Donc, il y a des impacts en zone agricole, je pense qu'on l'a reconnu, mais toutes les mesures ont été prises pour les limiter et pour aussi limiter les effets d'entraînement sur le développement.» (je souligne)

Il est difficile de comprendre pourquoi alors les milieux économiques pourraient se mettre d'accord avec de tels tracés! On comprend par ailleurs pourquoi ils s'étaient mis d'accord avec le tracé nord de la 30 sur la 132 puisque de telles mesures (pour limiter les effets d'entraînement sur le développement) n'étaient pas nécessaires.

Le point de vue des citoyens de St-Constant, celui que l'on entend et réentend depuis maintenant longtemps c'est que le tracé sud ne vaut pas la peine puisqu'il ne servira pas les citoyens des municipalités qu'il contournera par les terres agricoles. Si on veut que le tracé sud soit d'un apport économique significatif pour la région, il faudra créer des accès plus nombreux que ceux qui sont prévus et alors on provoquera ce que plusieurs ont souvent répété sans qu'on puisse les croire le développement effréné des terres agricoles à des fins au-

***Pour que le développement soit durable il doit être assujéti à des conditions strictes liées au respect intégral de l'environnement donc à la protection rigoureuse des territoires agricoles de qualité qu'il soient ou non actuellement cultivés.***

4

tres qu'agricoles entraînant la disparition catastrophique des plusieurs centaines d'acres à la périphérie de ce qui deviendrait alors bien sûr un artère important de communication pour la région... mais à ce prix ? Non.

Les plans de la ville de Candiac... sont impressionnants mais malheureusement ils oublient un certain nombre de principes premiers du développement durable. Le développement durable ce n'est pas le développement à tout prix, il implique que le développement soit assujéti d'une manière stricte à des règles forçant un plus grand respect de l'environnement.

Oui au développement mais pas en zone agricole puisqu'il reste suffisamment d'espace en zone blanche pour permettre le développement pendant des années encore. Il est nécessaire de mieux protéger les espaces actuellement encore non construits et d'améliorer l'occupation en densifiant surtout les zones situées près des pôles du transport en commun.... les gares actuelles, les stationnements incitatifs et tout cela à l'intérieur des zones blanches puisqu'il y a là assez d'espaces disponibles pour occuper les développeurs pendant de nombreuses années. À preuve cette déclaration (<http://www.cmm.qc.ca/salledepresse/communiquer/activeagricole.asp>) de monsieur Gilles Vaillancour, vice-président de la communauté métropolitaine de Montréal :

M. Gilles Vaillancourt indique : " que la complémentarité des activités urbaines et rurales doit demeurer un objectif prioritaire pour que les pressions de l'urbanisation ne viennent pas nuire au développement des autres activités, notamment celles du domaine agricole". M. Vaillancourt a renchéri en indiquant que le territoire de la Communauté dispose d'une vaste réserve de terrains vacants destinés à l'urbanisation, équivalente à une superficie de près de 400 km<sup>2</sup>. "Le développement de ces terrains doit se faire selon des orientations claires de protection des secteurs limitrophes. La priorité à accorder au développement des ces terrains non construits, permettra de préserver les zones agricoles existantes, notamment dans les couronnes nord et sud où sont concentrées les secteurs destinées à l'agriculture" a ajouté le vice-président de la CMM. Source : Caroline Couillard, Attachée de presse, Cabinet du maire de Laval(450) 662-5160

Sur la plan économique, le respect des terres agricoles visées par le tronçon Jean Leman est hautement défendable; à preuve la suite des déclarations de monsieur Vaillancourt:

Le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal de la

***...le territoire de la  
Communauté dispose  
d'une vaste réserve de  
terrains vacants  
destinés à  
l'urbanisation,  
équivalente à une  
superficie de près  
de 400 km<sup>2</sup>.***

CMM compte quelque 2 000 entreprises agricoles, qui emploient 10 000 personnes. Ensemble, elles génèrent des revenus annuels de l'ordre de 322 millions de dollars, un chiffre en croissance constante depuis 20 ans. La planification et l'aménagement de cette zone sont déterminants pour le maintien du dynamisme agricole et le développement de ces entreprises, dont la quasi-majorité sont de type familial et inscrites dans la trame régionale depuis plusieurs générations. L'activité agricole a d'importants effets d'entraînement, puisqu'elle procure 30 000 emplois dans le secteur secondaire et 100 000 emplois dans le secteur tertiaire, ce qui en fait le premier secteur d'emploi sur le territoire de la CMM. Source : Caroline Couillard, Attachée de presse, Cabinet du maire de Laval(450) 662-5160

Candiac ferait bande à part dans la CMM tout en voulant trouver une place de choix au sein de cet ensemble? Utiliser les terres agricoles à des fins commerciales autres que celles liées à l'agroalimentaire, c'est pas génial! Pourquoi relocaliser la gare de Candiac en territoire agricole quand on sait que ce qui sera visé dans un avenir rapproché sera de densifier les zones domiciliaires situées près des moyens de transports en commun? On s'enligne encore pour empiéter sur la zone verte.

L'argument utilisé par le promoteur semble insister sur le fait que parmi les terres visées par le tronçon Jean Leman, plusieurs hectares sont en friches. Il faut ne pas oublier que ces terrains sont situés près des routes et que justement situés là, ils subissent les pressions continues de la spéculation.

Nous sommes d'avis que les terres cultivables qui ne sont pas devraient faire l'objet de réglementation dans le but d'augmenter l'utilisation de ces sols à des fins agricoles comme il se doit et de diminuer la pression à l'urbanisation sur ces terres tout en favorisant l'achat par les cultivateurs qui ne l'ont jamais eu facile sur ce plan.

Nous sommes contre la construction du tronçon Jean Leman pour les mêmes raisons que nous sommes contre le tracé sud : ce tracé indique une démission des pouvoirs politiques devant la poussée du développement à tout prix en plus de priver les agriculteurs de terres de grande valeur.

Le tracé Jean Leman est inacceptable puisque des terres agricoles de première valeur seront sacrifiées alors qu'elles devraient être protégées par une application stricte de la loi de la protection des terres agricoles. Pour nous il nous semble évident que le BAPE doit être un chien de garde des sols cultivables de grande valeur qui sont actuellement visés par le développement de l'autoroute 30 sur toute la longueur du tracé sud que le tronçon Jean Leman est censé compléter.

En pleine audience publique (31 août après midi en 2005 au verbatim) Monsieur Fournier avoue que l'on a demandé l'avis de la Commission de protection du territoire agricole il y a une se-

***... il nous semble  
évident que le  
BAPE doit être  
un chien de  
garde des sols  
cultivables de  
grande valeur***

maine....!!! On a, nous tous comme citoyens, reçu des avis concernant ces audiences publiques... On savait que cela allait se passer et que la demande au centre de ce projet était bien sûr - pour une bonne portion des citoyens concernés directement par le projet globalement puisqu'il détruit leur milieu de vie - les terres agricoles qui seront affectées dorénavant au transport... à la culture du béton et de l'asphalte plutôt qu'à l'agroalimentaire. Et on a négligé de savoir, avant tout, l'avis de la Commission...? C'est là une négligence difficile à comprendre autrement que comme une manœuvre maladroite pour éviter que la Commission aide les citoyens ordinaires dans leur croisade - oh comment justifiée - contre le tracé sud de la 30.

Cette manœuvre dilatoire est maladroite, messieurs les commissaires, car peu nombreux sont ceux et celles qui y verront de l'incompétence ou de la négligence sans intentions réelles. Tous les décideurs savent combien le tracé sud de cette autoroute soulève les passions, la colère et l'indignation des citoyens de la région. On nous explique candidement que les délais connus pour avoir l'avis de la Commission sont de 4 à 6 semaines donc que cet avis arrivera après que le BAPE aura siégé en fin septembre... Inacceptable!

La 132 est exclue des possibles depuis le décret de 2004, mais elle satisfait tous les critères du Ministère, et plus encore, sans empiéter outre mesure sur les terres agricoles; sans compter que ce tracé répondait en plus, en même temps, aux impératifs liés à l'abondance des véhicules en période de pointe sur la 132, un accès direct et sans détour pour les transporteurs en transit vers la partie ouest de l'île de Montréal en passant par le pont Mercier. Et si on ajoute à cela les autres effets directs de la réalisation de la 30 sur la 132 de même que le fait que, très bientôt, un bout de 2 kilomètres sera terminé, ne laissant plus que 5 kilomètres à compléter... à des coûts nettement inférieurs à ceux qui s'annoncent pour les 11 kilomètres à construire en campagne... il est à penser que tout politicien de bons sens saura prendre la décision qui s'impose : la 30 doit se bâtir sur la 132. Vous devez messieurs les commissaires en informer qui de droit à Québec.

Les arguments nombreux des détracteurs du bon sens tournaient autour des conditions dantesques pour les commerces en bordure durant les deux ou trois années de la construction; les constructions actuelles sur la 132 entre Candiac et Delson montrent que les contacteurs peuvent faire de lourds travaux sans entraver la circulation plus qu'elle ne l'était avant la réalisation de ce projet.... La construction en dépression sera désormais évaluable puisqu'une portion sera en dépression... on pourra voir ce que certains nous prédisaient être d'une laideur inacceptable... «un autre boulevard Décarie» disaient-ils avec un air de dégoût ridicule... Tout le monde pourra voir et constater la qualité des travaux du ministère et comprendre l'ampleur de l'erreur à vouloir

***C'est là une négligence  
difficile à comprendre  
autrement que comme  
une manœuvre  
maladroite pour éviter  
que la Commission  
aide les citoyens  
ordinaires dans leur  
croisade - oh comment  
justifiée - contre le  
tracé sud de la 30.***

construire dans les terres .

***Les assises politiques du Tracé sud sont friables / le décret de 2002 a été remplacé par le décret de 2004... qui pourrait aussi se retrouvé modifié.***

La nécessité du tronçon Jean Leman repose sur la nécessité du tronçon sud entre Candiac et Sainte-Catherine et on le sait bien tous : ***ce tronçon a été décidé sur des bases exclusivement partisans et stratégiquement aberrantes.*** Le parti québécois, juste avant de perdre le pouvoir, avait signé une entente avec Ottawa pour la construction de la 30 sur la 132. S'il n'avait été des élections qui ont suivi, le BAPE ne serait pas actuellement à examiner le tronçon Jean Leman.

De plus, comme le nombre d'électeurs à avoir voté à la fois pour le PQ et pour l'ADQ dépasse significativement le nombre de ceux qui ont permis au parti libéral de prendre le pouvoir dans le comté, et que tout le monde sait bien que à la fois le PQ et l'ADQ proposaient le tracé nord; on ne peut pas dire que les libéraux du comté mettent la table pour leur réélection prochaine...

***Si par malheur on se rend à réaliser le tronçon sud, le mal sera fait pour les générations à venir et on pourra associer cette catastrophe régionale à une équipe de politiciens qui ne cessent de se distinguer par des décisions aberrantes et les raisonnements tordus qui les justifient.***

Il ne faut pas oublier le rôle du promoteur qu'est actuellement le ministère des transports dans toute cette affaire. En 2002 on projetait autre chose : le tracé nord avait été l'objet de plus d'une quarantaine de modifications pour satisfaire à toutes les demandes qui lui avaient été faites et il était arrivé à un plan magnifique permettant à la fois de baisser le niveau des bruits en dessous de ceux que l'on retrouve sur la 132 actuellement; tout y était passé au peigne fin et le résultat était édifiant... le ministère avait fait son travail avec brio.

Maintenant, les décisions politiques et, disons-le, partisans ont été prises autrement en obligeant à défaire ce qui a été fait, sous la pression d'un petit groupe bien équipé et aussi bien financé (il suffit de se rappeler les coûts liés aux énormes pancartes que l'on a pu contempler à l'époque et dénonçant le projet du tracé de la 30 sur la 132...)

Le ministère est un exécutant et quand on le prend pour cible, on fait erreur. Le ministère des transports exécute selon les demandes qui lui sont acheminées par les décideurs qui se retrouvent au pouvoir.

La Commission actuellement est une instance de consultation et c'est elle qui doit bien faire le travail de la représentation auprès des politiciens au pouvoir pour les guider efficacement dans leurs décisions qui ne sauraient tarder.... élections obligent.

***ce tronçon a été  
décidé sur des  
bases  
exclusivement  
partisanes et  
stratégiquement  
aberrantes.***



En 2002 lors des audiences du BAPE, de nombreux citoyens ont fait une erreur très coûteuse, ils ont pensé qu'un organisme chargé de faire respecter les normes environnementales dans le développement routier est nécessairement enclin naturellement, par définition, à éviter les terres agricoles et à donner de l'avant dans les sites en zones blanches surtout s'ils sont pensés depuis des décennies pour cela...

*Messieurs les commissaires je vous remercie de toute l'attention que vous porterez au présent document et j'espère que vous saurez y accorder une place privilégiée dans vos délibérations.*

Marc-Olivier Gour

*Si par malheur on se rend  
à réaliser le tronçon sud, le  
mal sera fait pour les  
générations à venir et on  
pourra associer cette  
catastrophe régionale à  
une équipe de politiciens  
qui ne cessent de se  
distinguer par des  
décisions aberrantes et les  
raisonnements tordus qui  
les justifient.*