

## Mémoire de M. Christian Giroux

# Projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman

Candiac, le 20 septembre 2005

## **Projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman**

Je demeure à Candiac et non seulement le projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur **Jean-Leman** mais tout le projet de la 30 au sud dans les terres, m'interpelle. **Je ne peux être d'accord avec ce projet et cela pour trois raisons que je qualifierais de majeures.**

### **Gaz à effet de serre**

La société québécoise doit amorcer dès maintenant d'importantes modifications des comportements, des modes de vie et des façons de faire dans la lutte aux changements climatiques et à leurs effets. Nous et nos gouvernements se doivent d'améliorer la performance du Québec en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ce qui signifie, entre autre, d'infléchir la courbe ascendante des émissions polluantes dues au transport.

Le Canada a signé le protocole de Kyoto ( en décembre 2003) et le protocole a été ratifié et devenu formel depuis le 15 février 2005. **La réduction des émissions est devenue donc une obligation légale.** Ce projet de l'autoroute 30 dans les terres et le tronçon **Jean-Leman** ne favorise aucunement la réduction des GES. Au contraire, il augmente la distance à parcourir pour tout usagé qui voudra se rendre au pont Mercier ( de 7 à 7,5 Km de plus). Les compagnies de transports inciteront leurs employés en grande partie, à emprunter la 132. Chaque kilomètre de plus parcouru sur la 30 au sud ( environ 5 Km + 2,5 Km pour le tronçon 30 est entre la 30 proposé au sud à la 132) aura dès effets directe sur la rentabilité des compagnies de transports.

Aussi, la construction de la 30 au sud ne règle en rien la congestion sur la 132, source polluante, s'il en est une, par les interminables files d'attente. Le choix du camionnage tel qu'énoncé au paragraphe précédent, n'est rien pour améliorer la situation sur cette même 132.

Puisque le coût de l'essence ne cesse de grimper, la distance additionnelle fera en sorte que cette autoroute au sud sera moins attrayante pour les usagers. Conséquemment, plusieurs préféreront demeurer dans l'axe de la 132.

Les camionneurs tout comme les automobilistes, se butteront toujours aux feux de circulation. Encore là pour les mastodontes de la route et les automobiles, une consommation accrue d'essence, donc encore une fois plus de GES. Qui dit congestion, dit consommation supplémentaire d'essence, donc plus d'émission de GES.

Les chiffres publiés par le ministère des transports démontrent clairement une nette progression du parc de véhicules dans notre région pour les années à venir et il est évident qu'il y aura des congestions de plus en plus longues et une augmentation des GES dans l'atmosphère.

Il nous faut réduire les GES et une façon d'y parvenir est de développer le transport en commun. Il faudra favoriser des voies d'accès plus rapide vers Montréal. **Le tronçon Jean-Leman** et la 30 au sud n'apporteront rien de plus dans ce sens. Le transport en commun ne pourra que se développer sur la 132.

La solution sine qua non de la réduction des GES est la 30 sur la 132. Il n'y a aucun doute dans mon esprit. Une 132 transformée en autoroute, devenue voies rapides, sans feux de circulation, plus courte que le tracé proposé au sud donc plus économique et de plus moins dispendieuse à construire. Que d'avantages !!!!

### **Projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman**

#### Les milieux humides

L'annonce faite par le Ministre du ministère du développement durable, de l'environnement et des Parcs, M. Thomas Mulcair, **concernant la conversation des milieux humides, ainsi que le principe d'aucune perte nette pour ces milieux**, crée une situation nouvelle à l'égard des milieux humides qui vont disparaître lors de la construction **du tronçon Jean-Leman**. **Nous demandons donc que le principe d'aucune perte nette, tel qu'énoncé par le ministre Mulcair, soit d'ores et déjà appliqué concernant ces milieux pour le projet actuel ou pour d'éventuelles alternatives pour cette route si jamais le gouvernement réduit la portée de ses engagements pour tenir compte des coûts économiques, environnementaux et sociaux.**

#### Le coût

Pourquoi dépenser inutilement des millions additionnels en études et en expropriations pour construire **le tronçon Jean-Leman**, alors qu'il n'y aucune étude et pratiquement aucune expropriation à faire sur la 15 entre l'échangeur 132/15 et le futur hypothétique échangeur 15/30 puisqu'il s'agit majoritairement de terrains et servitudes appartenant au ministère du transport.

**Je crois que si le conseil des ministres a confié au BAPE le mandat de tenir des audiences publiques en environnement sur le tronçon Jean-Leman, ce n'est pas tellement par souci de l'environnement. Par le décret qu'il a imposé pour le tronçon de la 30 au sud de Saint-Constant, est-ce que l'on peut s'entendre, que l'environnement il s'en C...? C'est bien plus, parce qu'il veut acheter du temps et retarder le projet le plus longtemps possible à cause de l'état des finances publiques au Québec.**

La recherche infructueuse de PPP pour financer ce projet en est la preuve. On a lancé le ballon des postes de péage pour financer cette autoroute.

Devant le soulèvement instantané des payeurs de taxes de la région on n'a plus entendu parler de cette solution aberrante.

On parle pour l'exercice en cours d'un déficit de 800M\$. Le 52M\$ pour le **tronçon Jean-Leman** ne représente-t-il pas 6,5 % de cette somme ? Mettons notre argent ailleurs, notamment sur les ponceaux qui cèdent sur la 40 et sur notre système routier et autoroutier vieillot et mal entretenu à cause du manque d'argent. Pourtant, les usagers ne paient-ils pas assez pour leur plaque d'immatriculation, leur permis de conduire et une surcharge pour les gros cylindrés ? De toute manière, cet argent est alloué à bien d'autres ministères tel que celui de la santé et de l'éducation. Ça c'est prioritaire.

### **Projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman**

Il faut faire preuve de jugement et tenir compte avant tout du bien commun . La dette du Québec dépasse les 85% du P.I.B et ceci, sans tenir compte des déficits accumulés dans notre réseau de santé.

**En passant, où est notre baisse d'impôt d'un milliard de dollars ? J'espère qu'elle ne se retrouvera pas dans le budget alloué à la construction du tronçon Jean-Leman ?**

Nous les payeurs de taxes, sommes conscients des problèmes financiers que connaît le Québec et nous voulons que les dépenses soient basées sur des décisions éclairées et non sur des promesses électorales faites à l'aveuglette.

Si l'on veut investir des millions, qu'on les investisse à la bonne place. Sur la 30 sur la 132. Il ne reste que 5KM à faire. Quelle aubaine ? Tout en réglant les problèmes majeurs de circulation sur la route 132, la construction des 5KM restants, constitue la solution la plus rapide et la moins dispendieuse. M. Charest réalisera la voie de contournement de la métropole et parachèvera l'autoroute 30 tel que promis et tel qu'annoncé dans son discours inaugural. Pas là où il l'avait prévu et puis après. Seul les fous ne changent pas d'idée !!!!!

**Pourquoi payer pour un 3.4KM pour le tronçon Jean-Leman et 12,2 Km pour une autoroute au sud de Saint-Constant, tout en détruisant notre environnement et la qualité de vie de milliers de citoyens de la région alors qu'il ne restera que 5KM à construire sur la 132.**

## **Conclusion**

Le projet présenté par le ministère des Transports, suite aux exigences imposés par le gouvernement Libéral de construire dans un premier temps l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant de façon tout à fait irresponsable et le tronçon Jean-Leman monstre créé par ce même ministère des transports pour améliorer la fluidité du transport, va sans doute recevoir un avis favorable du BAPE. Un avis favorable malgré l'opposition de la population locale et des nombreuses organisations qui la représente. Cela traduira une fois de plus une approche dépassée quant à la façon d'aborder les enjeux associés aux transports.

La mise en œuvre du Protocole de Kyoto annonce un processus sociétal visant une nouvelle génération de gestions de ces enjeux. Le plan de développement durable malgré les beaux principes qui y sont exposés sera à la manière de la loi sur la protection des terres agricoles, bafoué par ceux qui pourtant clament haut et fort le mérite et l'importance de le mettre en pratique. Les impacts environnementaux locaux, la proposition de recréer un milieu humides, de reboiser de petits îlots de terre etc., démontre le peu de reconnaissance du milieu que cette aberration à quatre voies, cette mer de bitume traversera. **La construction de la 30 en zone blanche sur la 132 dans un contexte de déficit budgétaire, réduirai à "zéro" l'impact de cette infrastructure sur les écosystèmes et cela à moindre coût.**

**De toute évidence, le seul message que notre gouvernement comprendra, sera celui que la population lui enverra lors de la prochaine élection. Tous ceux qui auront endossé ce projet en porteront l'odieux.**

  
Christian Giroux