

Parachèvement de l'autoroute 30

Échangeur Jean Leman (Candiac)

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

Je suis propriétaire et résidant sur une petite terre cultivée par la ferme *Mario Robidoux et fils*, située dans la campagne de Saint-Constant. Le passage de la 30, à quelques dizaines de mètres de ma demeure (tracé SUD), détruira définitivement ce qui pour moi et ma famille est un milieu de vie agréable depuis plus de 25 ans. A titre d'enseignant depuis plus de 30 ans, à mes préoccupations citoyennes concernant le projet à l'étude, s'ajoutent aussi mes inquiétudes d'éducateur soucieux de transmettre, entre autres choses, à mes étudiants et à mes étudiantes des valeurs centrées autour du respect de la terre qui nous nourrit, une sensibilité à la fragilité des écosystèmes et la très grande prudence que la précarité actuelle de ces écosystèmes doit nous inspirer.

Résumé du mémoire :

Nous sommes en désaccord avec la construction du tronçon Jean Leman parce que celui-ci est un complément du tracé SUD et que les raisons qui motivent le promoteur permettent d'appréhender éventuellement l'apparition d'autres tronçons du même genre (par exemple le tronçon Kahnawake) qui ne seraient pas plus acceptables ni sur le plan environnemental pas non plus en regard de la protection nécessaire des terres agricoles de catégorie 2 visées par l'actuel projet. Le ministère des transports ne se permettra jamais d'empiéter sur la réserve pour quelque tronçon que ce soit sans la permission explicite des indiens qui l'habitent étant donné l'importance compréhensible que ceux-ci accordent au territoire qu'ils occupent mais il se permet sans vergogne d'empiéter sur les terres agricoles alors que nous faisons tout pour lui signifier que l'on considère la zone verte comme intouchable. Le temps serait-il venu de se demander où est l'erreur? Les raisons invoquées par les mohawks pour défendre l'inviolabilité de leur territoire ne sont pas comparables à celles des agriculteurs qui y défendent leur gagne-pain ? Le projet Jean Leman est l'occasion pour poser au moins la question.

Le tronçon Jean Leman : préliminaire au tronçon Kanawake?

Nous sommes en désaccord avec le tracé sud qui maintenant totalise 15,4 kilomètres avec l'ajout des 3,4 kilomètres du tronçon Jean Leman qui est l'objet des présentes audiences publiques du BAPE.

Nous sommes en désaccord avec la construction du tronçon Jean Leman parce qu'il n'est que le complément naturel du tracé Sud et qu'il participe à la destruction des terres agricoles de grande valeur. Nous soulignons l'effort louable du promoteur du projet quand il rejette des propositions qui isolent ou enclavent plus de terrains agricoles, mais ses efforts sont nettement insuffisants. Nous désirons montrer dans les paragraphes qui suivent que les arguments du ministère (le promoteur du projet) pour justifier le tronçon Jean Leman mènent tout droit à penser un autre tronçon, que nous appellerons le tronçon Kanawake, menant les camions lourds en provenance de l'est et désireux d'atteindre la partie ouest de l'île de Montréal par la passerelle que constitue le pont Mercier.

Bien sûr que le tronçon Kanawake n'est pas sur la table pas plus que le tronçon Jean Leman l'était en 2002... au moment où à des audiences sur le tracé nord on a inventé le tracé sud que maintenant on veut nous faire avaler de force. Le projet du promoteur apparaît comme une série de panneaux où à chaque fois qu'on en déplie un, on en voit apparaître un nouveau que l'on n'avait pas prévu au départ...

Lors des audiences du BAPE en 2002 de nombreux citoyens confiants de voir le tracé nord confirmé par une commission mandatée pour surveiller le respect de l'environnement dans le développement de l'autoroute 30 se voyaient, à l'issue des travaux, imposer le tracé sud en plein cœur des terres agricoles de la région. Les citoyens de Saint-Constant avaient ignoré l'importance de leur présence et de leur avis à ces audiences et ils allaient en payer le prix!

Quand on sait le poids de la Commission de la protection du territoire agricole, la nécessité écologique, économique et stratégique de sauvegarder intégralement les terres cultivables, et que l'on ajoute à tout cela l'expropriation connue des terrains visés le long de la route nationale 132, le niveau de préparation des plans et devis pour le parachèvement de la 30 et finalement la croyance (oh combien naïve) dans le rôle du BAPE qui se devait d'être un chien de garde de l'environnement, on comprend pourquoi de nombreux citoyens étaient restés confortablement chez eux en 2002.

Aujourd'hui nous avons appris et c'est pourquoi comme le tronçon Jean Leman est un complément au TRACÉ SUD, nous allons aborder la problématique dans son ensemble et signifier vivement notre désaccord devant ce que nous considérons comme une dérive aberrante du développement à tout prix dans un contexte privilégié où le gouvernement du Québec donne priorité à l'idée de développement durable.

Les inquiétudes du Conseil mohawk de Kahnawake sont indicatrices de préoccupations légitimes.

Le projet du promoteur apparaît comme une série de panneaux où à chaque fois qu'on en déplie un, on en voit apparaître un nouveau que l'on n'avait pas prévu au départ...

mes qui découlent des manières de faire du ministère pour le développement des autoroutes dans la région. Il a pris la peine d'envoyer un représentant mettre en garde le gouvernement du Québec de respecter les droit autochtones sur les terres visées par le parachèvement de l'autoroute 30. (voir la visite aux audiences du BAPE à Saint-Constant de Andrew Delisle représentant le Conseil mohawk Kahnawake le 31 août en après-midi)

Dans le contexte, ces craintes sont justifiées et donnent à penser l'ensemble de ce projet qui n'a fait que dériver dangereusement depuis 2003, depuis que le parti québécois avait signé une entente avec le fédéral prévoyant le financement partagé de ces bouts d'autoroute manquants et la construction du tracé nord de la 30 entre Candiac et Sainte-Catherine sur l'actuelle 132.

Les arguments développés par le promoteur pour justifier le tronçon Jean Lemay sont de l'ordre de la géométrie, de la fluidité, de la lisibilité et de la sécurité des usagers. Voilà, nous le craignons, des arguments qui pourront tous servir éventuellement à faire accepter aux gens de la région un autre tronçon que nous nommerons le tronçon Kahnawake. Les camions lourds qui emprunteront l'autoroute 30, que l'on souhaite devenir une voie de contournement de Montréal, seront nombreux à se frayer un chemin vers le pont Mercier puisque l'ouest de l'île de Montréal représente la région où sont concentrés les gros transporteurs de la région métropolitaine. Il apparaît évident que le tracé sud de la 30, une fois réalisé, obligera à plus ou moins courte échéance à penser la fluidité, la lisibilité, la sécurité des transports pour les véhicules venant de l'est en transit vers Montréal par la 30. Tous les arguments mis actuellement de l'avant pour le tronçon Jean Lemay pourront ressortir alors.

Il suffit de regarder attentivement le tracé actuellement sur la table... à la fois le tronçon Jean Lemay, le tracé dit «le tracé sud» et les angles droits de la rencontre de ce dernier avec l'actuel autoroute au sud-ouest de Ste-Catherine.

Attardons nous quelques minutes devant le schéma qui suit. Plusieurs questions apparaissent simplement : un véhicule qui arrive par la droite du schéma (de l'est) et qui veut atteindre le pont Mercier devra faire plusieurs kilomètres de plus s'il ne veut pas passer par le futur boulevard urbain, que sera prétendument la 132 selon les promoteurs.

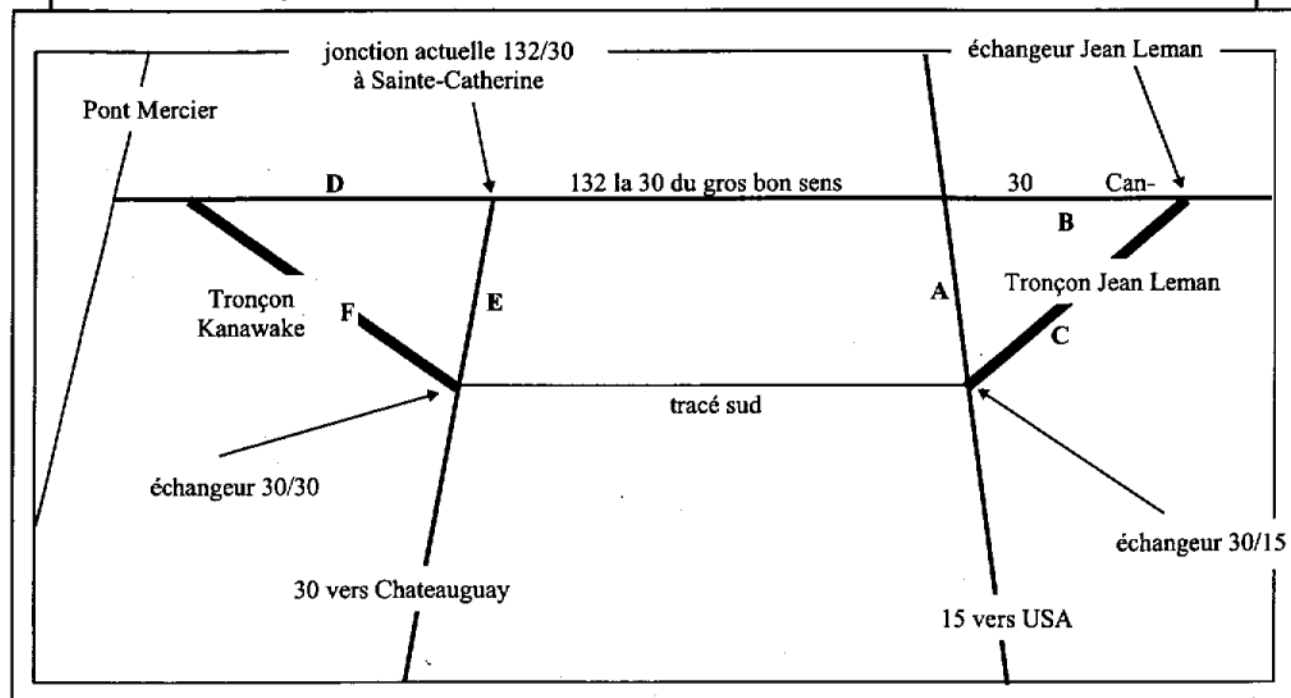
Il devra emprunter le segment C, puis le tracé sud jusqu'à l'échangeur 30/30 et ensuite tourner à droite sur un bout de l'actuelle 30, aller jusqu'au point de jonction 132/32 (le segment E) et finalement virer encore mais à gauche et faire les kilomètres qui séparent cette intersection du pont Mercier (le segment D)... en tout près de 7 kilomètres de plus que si il avait dû passer par la

***On sait que le territoire
autochtone est sacré pour
nos voisins de la réserve et
toute personne qui
connaît un tant soit peu la
culture de ce peuple
comprend la valeur qu'ils
donnent au territoire et
sait apprécier leurs
revendications.***

132...

Ce diagramme est une représentation non à l'échelle et très schématique permettant de faciliter la compréhension de l'idée exposée ici.

Tout comme pour le tracé Jean Leman, le segment C étant plus court que la somme des deux autres cotés du triangle soit $A + B$ on peu aussi penser de même pour le tronçon Kanawake soit le



segment F qui est plus court que $D + E$.

On n'a pas plus de raisons actuellement d'accepter le tronçon Jean Leman que l'on aura alors de raisons d'accepter de gruger les terres de nos amis autochtones de la réserve de Kanawake. Les raisons actuellement sont aussi très semblables pour refuser de considérer la possibilité même de ce tronçon Jean Leman : le respect intégral des terres qui s'y trouvent (qu'elles soient cultivées ou non d'ailleurs).

On sait que le territoire autochtone est sacré pour nos voisins de la réserve et toute personne qui connaît un tant soit peu la culture de ce peuple comprend la valeur qu'ils donnent au territoire et sait apprécier leurs revendications.

Tous les gens qui sont intervenus devant la commission à la fin du mois d'août 2005 ont tenté d'exprimer une vision simple du développement durable où va de soi le respect intégral des territoires agricoles visées par le projet. À des demandes précises voulant pourtant comprendre comment on pensait la cohérence du projet sur le fond du développement durable, le ministère du transport n'a fait que répéter, en réponse, que le tronçon répondait à des exigences géométriques améliorant la sécurité des usagers et à des exigences de désengorgement des ponts de l'île de Montréal améliorant la fluidité du trafic aux heures de pointe!

Tous ces gens, dont nous sommes, ne cessent de répéter qu'ils souhaitent le parachèvement de l'autoroute 30 pour les mêmes raisons que celles invoquées par les sbires du ministère des transports mais refusent carrément de toucher ne serait-ce qu'une parcelle des territoires agricoles visés. Le tronçon sud comporte pour plus de 15 kilomètres d'autoroute en zone agricole... alors que sur la 132 il ne restera bientôt que 5 kilomètres à construire... sans toucher à la zone verte et en respectant tous les grands principes directeurs de la géométrie, de la sécurité des usagers et du bon sens.

Je le répète, le territoire est sacré pour nos voisins autochtones... les terres agricoles sont aussi très importantes pour les agriculteurs... ils ne cessent de le répéter : la terre est essentielle pour l'agriculture... c'est cette terre qui nous nourrit. Les terres visées sont de catégorie 2 et elles ne comptent que 15% des 2% du territoire de la Province. Les terres, non seulement celles qui seront détruites directement par l'opération de bétonnage et d'asphaltage, mais aussi celles qui seront fragilisées par cette implantation, sont parmi les plus belles du Québec, les plus fertiles et les mieux situées sur le plan du climat.

Mon argument repose sur des bases purement hypothétiques direz-vous ? Alors j'aimerais savoir pourquoi les arguments qui ont donné naissance au tronçon Jean Leman ne donneront pas naissance à cet autre tronçon : le tronçon Kahnawake. Il suffit que l'on tente de comprendre comment le ministère du transport pense le «développement en panneaux surprises» où des bouts d'autoroutes apparaissent comme tout naturellement, découlant de l'application de principes généraux parfois déconnectés du respect des milieux où elles passent pour sentir immédiatement que cette idée à première vue folichonne est tout à fait plausible.

Les considérations géométriques sont nombreuses dans les interventions du promoteur, elles obligent à des décisions que nous contestons... Monsieur Paul-André Fournier s'en remet au théorème de Pythagore pour justifier simplement que l'on mette en péril des dizaines d'hectares de terres agricoles. Alors pourquoi ne pas poursuivre dans cette perspective? Le même théorème permettra-t-il de gruger le territoire de la réserve mohawk de Kahnawake?

Ici on est obligé de passer à des considérations générales que l'on aurait tort de repousser du revers de la main sous prétexte qu'elles ne sont que des considérations philosophiques sans importance pratique immédiate : devrait-on penser justement que nos moyens ne sont pas les bons? Les tactiques du peuple autochtone au cours des 20 dernières années se sont joliment imposées

Je le répète, le territoire est sacré pour nos voisins autochtones... les terres agricoles sont aussi très importantes pour les agriculteurs... ils ne cessent de le répéter : la terre est essentielle pour l'agriculture... c'est cette terre qui nous nourrit.

aux pouvoirs publics; ne devrait-on pas s'inspirer d'eux pour que l'on écoute plus attentivement nos demandes? À lire les *verbatim* des rencontres de la fin du mois d'août, l'insistance du président à rappeler les règles de bonne conduite, de politesse et de décorum laissent plutôt songeur. Il faut par ailleurs se rappeler que le problème est surtout à Québec puisque les décisions c'est là-bas qu'elles se prennent. C'est là-bas aussi, nous l'espérons, que nos voix seront entendues par vos bons soins, messieurs les commissaires.

La vie de fermier et les difficultés liées au maintien des terres cultivables, le sort des terres agricoles en regard de la nécessité toute aussi vitale de l'agroalimentaire, la nécessaire autonomie dans ce domaine qui passe essentiellement par le maintien du fonds de terres cultivables (et si on est consistant l'obligation légale de cultiver les terres vertes qui devrait d'ailleurs freiner la spéculation sur les territoire verts limitrophes de la zone blanche...) voila en gros les raisons de notre intervention devant cette commission.

Pourraient aussi se greffer à ces motifs lourds : le sort de près de 10 000 citoyens de Saint-Constant habitant une zone urbaine qui se retrouvera en pleine pollution par le bruit, les gaz et poussières qui dorénavant seront la toile de fond de la vie quotidienne alors qu'ils avaient plutôt choisi la campagne, l'air pur, le calme et le silence. Le tracé sud de la 30 est une erreur monumentale qu'il est encore temps de corriger, avant que soit commis l'irréparable.

Les tactiques du peuple autochtone au cours des 20 dernières années se sont joliment imposées aux pouvoirs publics; ne devrait-on pas s'inspirer d'eux pour que l'on écoute plus attentivement nos demandes?

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.

Gaston Gour
Citoyen de Saint-Constant

***le ministère du transport
pense le «développement en
panneaux surprises» où des
bouts d'autoroutes
apparaissent comme tout
naturellement, découlant de
l'application de principes
généraux parfois déconnectés
du respect des milieux où
elles passent ...
La théorème de Pythagore
permettra-t-il de gruger sur le
territoire autochtone?***

