

218

P NP

DM31

Projet de parachèvement de l'autoroute 30
entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman
à Candiac et à Saint-Philippe

Montérégie

6211-06-075

Mémoire présenté par :

Normand Cool

**Au Bureau des audiences publiques
sur l'environnement**

**Contre le projet de l'échangeur Jean-
Leman pour le parachèvement de
l'autoroute 30**

Septembre 2005

Le Contexte Géopolitique :

Le gouvernement du Québec en mars 2003 suite à une étude complémentaire du ministère de l'environnement # 3211-05-363 datée du 10 décembre 2002 a procédé à la délivrance au MTQ d'un certificat d'autorisation pour la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 , le tout conditionnel à l'implantation de mesures de mitigation additionnelles pour en faire un projet optimal répondant aux attentes des citoyens.

Par la suite le gouvernement actuel a procédé à la création d'un nouveau décret à l'automne 2003, afin de procéder à la délivrance d'un certificat d'autorisation du tracé sud mais conditionnel à la réalisation des études techniques absentes des audiences publiques de 2002. Pour ce faire le MTQ a octroyé des mandats d'études à des firmes externes pour plus de 2 Millions \$.

Ce gouvernement avait la prétention avec un résultat électoral de $\pm 37\%$ à l'élection d'avril 2003 d'avoir gagné un référendum sur le choix du tracé de l'autoroute 30 . Donc selon se raisonnement cela signifie-t-il qu'à la prochaine élection provinciale si la population vote pour un gouvernement du Parti Québécois que le lendemain nous deviendrons un pays sans tenir de référendum sur la souveraineté . Hors vous comprendrez que nous ne pouvons que dénoncer de tel tactiques antidémocratiques . De plus le premier ministre actuel est venu un jour dans notre région annoncé unilatéralement le choix du tracé sans même jamais avoir consulté les élus qui ont travaillé au dossier de l'autoroute 30 au cours des 5 années antérieures à cette annonce. La seule personne consultée par le premier ministre était un ancien organisateur politique péquiste converti aux libéraux et qui avait des comptes personnels à régler ayant comme résultat une prise en otage de la population pour régler ces comptes personnels.

Maintenant le 28 novembre 2003 à Candiac le MTQ nous présentait pour la première fois le tracé caché Jean Leman et étrangement sur le site internet du MTQ nous retrouvions les mêmes informations véhiculées par cet ancien organisateur politique péquiste devenu libéral.

Les documents présentés par le MTO lors de la soirée du 28 novembre 2004

Sur le site internet du MTQ était disponible à ce moment un document expliquant le projet de l'autoroute 30 tracé sud avec l'addition du tronçon Jean-Leman à ce moment on pouvait lire sur ce site :

« Plusieurs citoyens ont émis des réticences face au tracé dans l'axe de la rte 132 , tandis que peu de citoyens se sont manifestés contre le choix du tracé sud . De surcroît au cours des audiences publiques (2002) une pétition de 14,000 noms en faveur du tracé sud a été déposée à l'assemblée National. »

La question à poser est de savoir comment les citoyens auraient pu s'opposer au tracé sud puisque les études techniques pour réaliser cette alternative étaient pratiquement

inexistantes. Pour compléter ces études le MTQ a dépensé une somme de 2 Millions \$ après la fin des audiences de 2002 hors comment aurait-il été possible aux citoyens de se prononcer sur le tracé sud et en plus comment aurait-il été possible à ces mêmes citoyens de se prononcer sur un tracé caché en l'occurrence le tronçon Jean Leman lors des audiences de 2002. Je pense que vous serez en mesure de mieux comprendre pourquoi lors de la première partie des audiences publiques de 2005 l'ensemble des citoyens vous a interpellé à l'effet que le tronçon Jean Leman était indissociable du tracé sud et que ce tronçon devait être analysé globalement avec le tracé sud incomplet soumis au audiences de 2002.

Maintenant pour ce qui est de la pétition de 14,000 noms qui aurait été déposée à l'assemblée National du Québec et qu'une seule page existe sur le site internet actuel du Bape. La question à se poser est à l'effet de savoir si les membres de cette Assemblée auraient-ils été arnaqués puisque cette pétition n'a jamais été vue par personne du public et n'a même jamais été déposée au Bape. De plus comment les professionnels du MTQ peuvent-ils véhiculer et écrire sur leur site internet de novembre 2003 de telles affirmations sans jamais avoir pris connaissance, examiner ou visualiser des documents relatifs à cette supposée pétition. Sommes-nous devant un cas de faute lourde professionnelle.

Absence de tracé alternatif

À la page 68 de l'étude d'impact, le promoteur vient nous présenter une variante du tracé Jean Leman mais en aucun cas il ne parle de tracé alternatif bien que dans les faits il en existe un minimalement soit la 30 sur la route 132. Le promoteur a manqué totalement d'honnêteté vis-à-vis la population de notre région. Ce manque de transparence est tout à fait inacceptable, car le tronçon Jean Leman a toujours été caché à la population lors des audiences publiques de 2002. Le promoteur pendant plus de 5 ans a toujours transmis au comité inter municipale l'information que le tracé sud n'était qu'un tracé hypothétique.

En plus dans un document du Ministère de l'environnement dossier # 3211-05-363 daté du 10 décembre 2002 à la page # 3 il est écrit cette citation :

« À la suite du dépôt du rapport du Bape du 17 juin 2002 le MTQ a déposé auprès du ministère de l'environnement un rapport qui fait le point sur la recommandation principale du rapport du Bape. Le MTQ demeure convaincu que le tracé nord est la variante de moindre impact puisqu'elle offre à la population les meilleurs garanties quant à l'atténuation des impacts et le plus de bénéfices quant à ses retombés dans la région. »

« De plus on y inscrit que des développements et des investissements ont été réalisés en fonction de la future autoroute, que ce projet respecte le cadre d'aménagement gouvernementale pour la région métropolitaine de Montréal, dont une des orientations est d'assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole. »

Importance de l'industrie agricole (Min de l'agriculture profil bio alimentaire 1996)

- Sol de catégorie #2 (les plus belles terres du Québec)
- 1/14 emploi dans la MRC Roussillon relié au bio alimentaire
- 1/9 emploi relié au bio alimentaire en monté régie
- 50,000 tonnes de céréales
- 10,000 tonnes de fourrage
- La valeur moyenne d'une entreprise agricole = 1 @ 1,5 million \$
- 270 entreprises agricoles dans la MRC Roussillon
- 35 entreprises agricoles à Saint- Constant
- Liste des cultures possibles sur les terres qui seraient touchées par le passage de l'autoroute 30 : a) La Luzerne, trèfle mil, brome b) maïs, soya, blé, orge avoine, seigle c) Maïs sucré, tomates, brocoli, chou, autres crucifères, haricots jaunes ou verts, betteraves de table, pois vert, concombres, fraise, pomme de terre... etc.

Sauvegardons nos terres pour permettre au Québec d'augmenter son autosuffisance alimentaire.

« On aura beau utiliser les technologies les plus modernes, posséder la machinerie la plus sophistiquée, sans la terre (sol) cet outil essentiel aucune de ces cultures n'est possible. »

René Lefevre agriculteur

Conclusions et recommandations

Je vous demande Messieurs les commissaires de ne pas être complice de cette amaque politique et je fais appel à votre responsabilité professionnelle pour décréter dans votre rapport que ce projet n'as pas l'assentiment de la population et n'aurait jamais du être présenté à la population et au Bape, car il existe depuis de nombreuses années un tracé de l'autoroute 30 sur la rte 132 et que ce tracé constitue l'axe structurant de la circulation, du développement économique et commerciale de notre région.

Ce projet comparativement au tronçon Jean Leman permet d'améliorer la qualité de vie des citoyennes et citoyens de notre région en ayant :

- Une circulation fluide
- Une meilleure qualité de l'air
- La mise en place de bassins de rétention des eaux pluviales pour jouer un rôle tampon et prévenir tout déversement de matières dangereuses dans les rivières

- La décontamination de plus de 24 sites contaminés dans l'axe de la future autoroute 30 sur la 132
- La mise en place de mesures de mitigation pour contrôler le bruit voir même réduire ce niveau de bruit actuellement de 74 db à certains endroits sur la rte 132 à un niveau de 55 db qui est la norme maximale permise.
- Avoir des déplacements inter villes sécuritaires et adéquats ce qu'un boulevard urbain ne peut nous offrir.
- Le meilleur coût des 2 projets soit 230 millions \$ vs 450 @ 700 millions \$ pour le tracé sud (selon le règlement des expropriations)
- D'assurer la protection d'une forêt plus que centenaire située le long de la rivière de la Tortue
- Et enfin permettre de sauver les terres agricoles. Les 4 signataires du rapport d'analyse environnementale # 3211-05-363 à la page 9 de leur rapport écrivent :
« L'équipe du MENV estime donc que l'analyse comparative des 2 tracés a été réalisée dans les règles de l'art. Nous sommes d'accord avec la valeur accordée à la composante agricole de ce secteur et sur le fait que cette composante doit être protégée, comme en fait mention la CPTAQ dans son avis (2)

Donc Messieurs les commissaires le tronçon Jean Leman de l'autoroute 30 n'a pas sa raison d'être et doit être rejeté dans son intégralité et cela pour le bien des générations futures.

Je vous remercie de votre attention et vous transmets mes salutations distinguées



Normand Cool

Ouest-de-la-Montérégie

Projet de construction de l'autoroute 30 au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant

Le projet
 Rencontre publique d'information
 Études
 Commentaires
 Pour communiquer avec nous

Communiqué du 19 novembre 2002
 Communiqué du 29 septembre 2002
 Communiqué du 12 septembre 2002

Le projet

En 2002, le BAPE a tenu des audiences publiques sur le projet du ministère des Transports du Québec de parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine.

Deux projets de tracés ont alors été proposés :

- Le tracé dans l'axe de la route 132 actuelle
- Le tracé au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant

Au total, 12 séances publiques ont été tenues auxquelles plus de 700 personnes ont participé. Quatre-vingt-treize mémoires ont été déposés, dont 31 ont été présentés au cours des audiences.

Plusieurs citoyens ont émis des réticences face au tracé dans l'axe de la route 132, tandis que peu de citoyens se sont manifestés contre le choix du tracé sud. De surcroît, au cours des audiences publiques, une pétition de plus de 14 000 noms en faveur du tracé au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant a été déposée à l'Assemblée nationale.

Le BAPE a recommandé, dans son rapport déposé en juin 2002, le choix du tracé au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant.

Les audiences du BAPE et les évaluations subséquentes faites par le MTQ ont démontré les avantages suivants de retenir le tracé au sud de Candiac, Saint-Constant, Delson et Sainte-Catherine :

- Sécurité routière et fluidité : Moins d'échangeurs et d'entrecroisements, donc plus sécuritaire et fluide, moins de conflits entre circulation locale et de transit, incluant beaucoup de camionnage, meilleure répartition de la circulation sur l'ensemble des deux infrastructures, utilisation exclusive au transit, donc probabilité de congestion moindre.
- Impacts : Moins d'impacts pour la circulation (travaux hors des axes routiers existants), moins d'impacts sur la pollution sonore et de l'air, moins d'impacts sur les activités commerciales et économiques, aucun dynamitage réalisé.
- Sécurité publique : Le tracé sud offre deux liens au lieu d'un seul, donc route de déviation rapide en cas d'accident majeur. De plus, la longueur de déviation serait plus courte.
- Pollution : Moins grande concentration des sources d'émission, mesures d'atténuation moins exigeantes quant à la pollution sonore, impact visuel moins grand et meilleure possibilité d'aménagement paysager global.
- Coûts : Moins coûteux, moins compliqué à construire et moins d'imprévus (contrôle plus facile des coûts), possibilité de partenariat public-privé.


Comme le recommande le BAPE, le MTQ s'assurera que tous les moyens seront mis en œuvre pour minimiser les impacts sur le milieu agricole et sur le milieu résidentiel.

Échéancier

La mise en service de l'autoroute 30 au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant suivra l'échéancier suivant :

- 2003-2004 : Avant-projet définitif
- 2004-2005 : Plans et devis
- 2005-2006 : Appel d'offre et octroi du contrat (conception, construction)
- 2005-2007 : Acquisition
- 2006-2008 : Réalisation
- 2008 : Mise en service

Détails techniques du projet

Carte 

Simulation 

- Longueur de 9 km
- 2 voies par direction
- 2 échangeurs :
 - à l'ouest, à l'extrémité des tours de communication ;
 - à l'est, sur l'autoroute 15, au sud de la voie ferrée du CP
- 12 ponts d'étagements :
 - autoroute passant au-dessus :
 - Chemin de fer du CN
 - Rivière Saint-Régis
 - Rang Saint-Pierre (Route 209)
 - Montée de La Saline et chemin de fer du CP
 - Chemin de fer du CP
 - Rue Saint-Ignace
 - Chemin Saint-François-Xavier
 - Rivière Saint-Pierre
 - Rivière de la Tortue
 - passant au-dessus de l'autoroute :
 - Rang Saint-Régis Nord
 - Rang Saint-Régis Sud
 - accès au dépôt à neige à Saint-Constant

Intervention simultanée sur la route 132

Le ministère des Transports procède actuellement à la conception des plans et devis pour la construction, sur la route 132, entre l'autoroute 15 à Candiac et la rue Principale à Delson, d'un tronçon de 2 km de type autoroute. Les travaux débuteront dès l'automne 2004 et se termineront en 2006.

Par ailleurs, dès le début 2004, le Ministère étudiera, en consultation avec les municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, le concept de boulevard urbain le plus approprié pour la route 132.

Rencontre publique d'information et de consultation

Le ministère des Transports attache une grande importance à ce projet et considère que la participation du public est capitale afin de bonifier le projet qu'il entend réaliser sur ce tronçon.

Le Ministère a récemment terminé les études et analyses complémentaires liées à ce projet et désire présenter à la population ses conclusions sur les répercussions qu'il aura sur les milieux résidentiels et agricoles, ainsi que les mesures d'atténuation qu'il prévoit mettre en œuvre.

Ainsi, cette présentation aura lieu à l'occasion d'une journée portes ouvertes, à laquelle participeront des

http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/monteregie_ouest/a30.asp

03-11-22

spécialistes, ainsi que d'une soirée d'information et de consultation qui se tiendront le vendredi 29 novembre 2003. Nous vous invitons donc à venir nous rencontrer pour prendre connaissance du projet. L'équipe du ministère des Transports qui sera sur place se fera un plaisir de répondre à vos questions. Les commentaires et suggestions remis par écrit, par courriel ou enregistrés au cours de cette soirée feront l'objet d'un rapport de consultation qui pourra servir au ministère et au gouvernement pour bonifier l'ensemble du projet.

Date: Le 28 novembre 2003
Heure: De 14h à 22h30
Endroit: Centre communautaire de Saint-Marc
 59, rue Haendel
 Candiac

Ordre du jour

De 14h à 19h30 Journée portes ouvertes
 19h30 Début de la rencontre
 19h45 à 20h15 Présentation du projet : répercussions et mesures d'atténuation proposées
 20h15 à 22h30 Période de questions et de formulation de commentaires
 22h30 Fin de la rencontre

Note : les spécialistes seront sur place jusqu'à 23 h.

Journée portes ouvertes (de 14 h à 19 h 30)

Les spécialistes du ministère des Transports seront sur place pendant la journée portes ouvertes pour répondre à vos questions sur les divers aspects du projet de construction de l'autoroute 30 au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant. Il y aura trois stands d'information sur les sujets suivants:

- les répercussions sur le milieu agricole et les mesures d'atténuation prévues;
- les répercussions sur le milieu urbain et les mesures d'atténuation prévues;
- la description du tracé.

Vous pourrez ainsi recueillir de l'information et trouver réponse à vos questions.

Présentation - questions et commentaires (de 19 h 30 à 22 h 30)

Le ministère des Transports fera une courte présentation du projet de construction de l'autoroute 30 au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant. Vous serez alors invités à poser vos questions ou à faire part de vos commentaires sur le projet et les mesures d'atténuation proposées par le ministère des Transports.

Études

Le ministère des Transports met à votre disposition de l'information sur le projet de construction de l'autoroute 30 au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant.

- Carte
- La mise en contexte et la description du tracé
- L'agriculture
- L'eau potable
- L'archéologie
- La pollution sonore
- Les sols contaminés
- L'aménagement paysager
- La pollution de l'air
- La circulation
- Les coûts
- La traversée des rivières
- Le bruit durant les travaux de construction

Toutes ces études ainsi que leurs synthèses sont actuellement disponibles pour consultation dans les bibliothèques

http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/monteregie_ouest/a30.asp

03-11-22

municipales suivantes:

- Bibliothèque municipale de Sainte-Catherine, 5365, boulevard Saint-Laurent
- Bibliothèque municipale de Candiac, 4, boulevard Montcalm Sud
- Bibliothèque municipale de Saint-Constant, 30, rue Brodeur
- Bibliothèque municipale de Delson, 1, 1^{re} Avenue

Le ministère des Transports vous invite à prendre connaissance de ces analyses et à venir à la journée portes ouvertes rencontrer nos spécialistes avant de faire part de vos commentaires sur le projet et les mesures d'atténuation proposées.

Pour communiquer avec nous

Vous pouvez communiquer avec nous au numéro (450) 698-3400 ou par [courriel](#).

Dernière modification de cette page : 2003-11-19
[Politique de confidentialité](#)

Québec 

[© Gouvernement du Québec, 2003](#)