

MÉMOIRE

à la
Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Dans le dossier du

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

Par

SYLVIE BOURASSA

Septembre 2005

Préambule

Je m'appelle Sylvie Bourassa. J'habite la MRC de Roussillon depuis 1998 et je suis résidente de Saint-Constant depuis 2003.

Plusieurs raisons m'amènent ici ce soir, afin de présenter un mémoire sur un projet de développement autoroutier alors que je pourrais être bien tranquille chez moi à regarder mes émissions préférées. Je souhaite partager ces raisons avec vous, messieurs les commissaires, dans l'espoir que vous puissiez mieux comprendre les motivations profondes qui m'animent, tout comme elles animent mes concitoyennes et concitoyens qui se préoccupent aussi, et vraiment, de développement durable.

La première de mes motivations, c'est mon devoir de grand-maman. Je suis la grand-maman de Léonie, 16 mois, devant qui l'avenir s'ouvre tout grand et qui mérite de grandir dans un environnement au moins aussi sain que celui dont j'ai bénéficié enfant. Il n'est donc pas question que je reste les bras croisés alors qu'on s'apprête à nouveau à saccager la planète qui la verra grandir.

Certains sceptiques, apôtres du développement économique à courte vue, diront qu'il est excessif de parler de saccage de l'environnement alors qu'à peine 40 à 100 hectares de terres agricoles sont touchés par le projet à l'étude. À cela je réponds que depuis la création de la Commission de protection du territoire agricole, il y a maintenant 25 ans, ce petit jeu du « c'est pas grave, c'est juste quelques hectares » a fait perdre au Québec 32 000 hectares de terres agricoles de première qualité, et ce seulement sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Quand on sait que le Québec n'est pas reconnu pour avoir des sols de grande valeur et qu'à peine 2 % de sa superficie est consacrée aux activités agricoles, une perte d'une telle ampleur est une véritable

catastrophe, non seulement environnementale mais économique. J'y reviendrai plus tard. Et quand on entend certains continuer à prôner allégrement la disparition des terres agricoles, au motif que d'autres l'ont fait avant eux et qu'il n'y a par conséquent rien de mal à en profiter aussi, il s'agit d'un comportement irresponsable qui ne peut être toléré.

Les mêmes sceptiques dont je parlais tout à l'heure rétorqueront qu'il est faux de prétendre que le projet fera disparaître de 40 à 100 hectares de terres agricoles, puisque la majorité de ces hectares ne seront qu'enclavés par le futur tronçon Jean-Leman. Je leur réponds qu'il est reconnu que les terres enclavées ou isolées sont vouées à disparaître au profit du développement urbain. Il suffit d'ailleurs d'y réfléchir un peu pour se rendre compte qu'un agriculteur peut difficilement continuer de cultiver des terres enclavées alors qu'il ne peut plus y accéder sans passer par des rues ou des voies urbaines, et ce à la condition que ces terres soient assez grandes pour qu'il puisse y faire entrer et y manœuvrer sa machinerie.

La seconde de mes motivations, c'est mon devoir de citoyenne. Dans une société moderne et démocratique, il est de la responsabilité de chacun de faire sa part, dans la mesure de ses moyens, pour le mieux-être de ses concitoyennes et concitoyens, pour sa communauté et pour son pays, dans mon cas le Québec. Nous avons l'immense chance de vivre dans un pays où les citoyens ont non seulement le droit mais aussi le devoir de s'exprimer, de faire valoir leurs opinions, de défendre leurs idées et leurs convictions. C'est d'ailleurs le but même des présentes audiences publiques.

La troisième et dernière de mes motivations, c'est mon devoir de contribuable. Par mes impôts et les taxes que je paie, je contribue largement à alimenter l'insondable précipice du trésor public. Je ne suis pas la seule à avoir ce privilège. Vous êtes sûrement dans le même cas, messieurs les

commissaires, comme d'ailleurs la grande majorité des citoyennes et citoyens qui sont ici ce soir. Si vous êtes comme moi, vous commencez certainement à en avoir assez qu'on vous propose de gaspiller des millions pour un tronçon d'autoroute inutile, alors qu'on affirme par ailleurs manquer de l'argent nécessaire au maintien des missions fondamentales de l'État, à commencer par l'entretien du réseau routier et autoroutier. Il était à cet égard édifiant d'entendre le reportage diffusé récemment sur les ondes de l'émission *Maisonneuve en direct*, alors qu'on démontrait comment le gouvernement préfère dépenser pour construire de nouvelles routes alors qu'il investit au compte-gouttes dans l'entretien du réseau existant. D'un point de vue politicien, une telle attitude ne comporte que des avantages. Quand on se fait photographier en train de couper le ruban d'une nouvelle route, ça donne bien plus de visibilité que lorsqu'on travaille dans l'ombre pour assurer au ministère des Transports le financement nécessaire à l'entretien du réseau. D'un point de vue automobiliste, c'est moins évident. Surtout quand les viaducs s'écroulent sous nos roues, comme ça s'est produit récemment sur l'autoroute 40 !

Vous aurez donc compris que je m'oppose au projet de parachèvement de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

Un projet qui contredit les principes du développement durable

Le projet présentement à l'étude est en complète contradiction avec les principes du développement durable, et ce qu'il s'agisse de l'un ou l'autre des tracés proposés par le ministère des Transports du Québec. Quant au tracé dont la ville de Candiac s'est fait l'ardent promoteur tout au long de la première phase des présentes audiences, c'est encore pire.

On entend beaucoup de choses au sujet du développement durable, dont un certain nombre de faussetés et de demi vérités. Voici donc la définition du

développement durable donnée pour la première fois en 1987 par la Commission des Nations Unies sur l'environnement et le développement, dans le cadre de son désormais célèbre rapport Brundtland, du nom de sa présidente, le docteur Gro Harlem Brundtland, première femme à être première ministre de Norvège et première femme à diriger l'Organisation mondiale de la santé. Il s'agit d'une définition d'une éloquente simplicité, qui tient en trois lignes à peine :

« Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. »

En 1992, à Rio de Janeiro, la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement durable a défini un ensemble de principes à la base du développement durable, lesquels ont été regroupés dans *Action 21*, un document de référence aujourd'hui largement diffusé de par le monde.

Le développement durable et la sécurité alimentaire

La sécurité alimentaire, incluant la capacité de pouvoir bien se nourrir à prix raisonnable, fait partie des besoins fondamentaux de l'humanité. Toute personne, organisation ou gouvernement qui se dit préoccupé de développement durable doit donc s'assurer que ses actions ne viennent pas compromettre la sécurité alimentaire, non seulement des générations actuelles mais également des générations futures.

Comme la nourriture ne pousse pas sur le béton et l'asphalte, la sécurité alimentaire requiert de bons sols agricoles, c'est-à-dire des sols capables d'assurer une production de qualité, en quantité suffisante. Or, les bons sols sont rares au Québec. Moins de 2 % de nos terres se prêtent à l'agriculture et les meilleures d'entre elles sont largement concentrées dans les basses terres

du Saint-Laurent, dans la ceinture périurbaine de Montréal, notamment en Montérégie et ici, dans la MRC de Roussillon.

Outre qu'elles soient d'excellente qualité, les terres agricoles de la Montérégie et de la MRC de Roussillon présentent en outre l'immense avantage d'être situées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, c'est-à-dire à proximité de la plus importante concentration de population au Québec. Mais cet avantage a aussi son revers : c'est en effet sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal que s'incarne avec le plus d'acuité l'éternel affrontement entre l'agricole et l'urbain.

Le développement durable et l'étalement urbain

La nécessité de protéger le territoire agricole des effets de l'étalement urbain incontrôlé et de la spéculation foncière n'est pas une réalité nouvelle sur le territoire de la CMM. Une étude réalisée en 1977 par le ministère des Affaires municipales concluait que l'urbanisation sauvage de la région métropolitaine entre 1964 et 1975 avait entraîné la perte de plus de 20 000 hectares de sols à haut potentiel pour l'agriculture. C'est d'ailleurs précisément pour arrêter ce carnage que le gouvernement du Québec a adopté en 1978 la *Loi sur la protection du territoire agricole*, aujourd'hui devenue la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)*.

Après une période de relative accalmie au cours des années 90, les pressions recommencent malheureusement à s'intensifier en vue du dézonage de terres agricoles au profit du développement urbain. À l'heure actuelle, et plus particulièrement depuis 2003-2004, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a été saisie de nombreuses demandes d'exclusion totalisant 1 800 hectares de terres.

Vous me permettez ici de dire un mot sur la proposition de la ville de Candiac. Appuyée par le CLD et par une partie du conseil des maires de la MRC de Roussillon, la ville de Candiac a en effet soumis au MTQ un tracé qui offre la particularité de menacer plus de 100 hectares de sols agricoles d'excellente qualité, c'est-à-dire davantage à lui seul que les deux tracés du MTQ combinés ! Ledit tracé n'a d'ailleurs pas été retenu par le MTQ dans le cadre de l'étude d'impact¹.

« Enfin, la proposition de la ville de Candiac a pour effet de soustraire directement plus ou moins 28 hectares de terres cultivables tout en isolant une superficie de plus ou moins 85,5 hectares de la zone.

La proposition de la ville de Candiac a pour effet d'isoler une plus grande partie de la zone agricole. Pour cette raison, elle ne sera pas retenue.

Le Ministère retient donc deux tracés aux fins d'analyse des impacts, soit le projet de référence amélioré ainsi que la variante, et ce, afin de poursuivre l'analyse comparative des deux tracés. »

La première phase des présentes audiences devait servir aux citoyens et aux organismes à interroger le promoteur – le MTQ faut-il le rappeler – sur les différents aspects des tracés qu'il propose. Or la ville de Candiac n'a pas hésité à utiliser cette tribune pour faire la promotion de son tracé. Les personnes-ressources de la ville de Candiac, pourtant invitées par la commission à seule fin de répondre aux citoyens sur certains aspects des tracés proposés par le promoteur, ont au contraire profité de chaque occasion qui leur était donnée pour reprendre leur plaidoyer en faveur du tracé Candiac. Il en fut de même pour les personnes-ressources de la MRC de Roussillon. J'ai été particulièrement choquée du comportement désinvolte, et à la limite méprisant, de ces personnes-ressources qui sont allées jusqu'à quitter la salle, insatisfaites du temps de parole qui leur était accordé.

1. Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac), Étude d'impact sur l'environnement, Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie et Bureau de projet A-30, novembre 2004, p. 71

Les intentions de Candiac sont claires et la ville ne s'en cache pas. La ville veut faire passer le tronçon de raccordement le plus loin possible dans les terres, ce qui enclavera une plus grande superficie de terres agricoles actuellement zonées « vertes », le tout dans l'intention avouée d'en demander ultérieurement l'exclusion auprès de la CPTAQ. Le *Plan stratégique* de Candiac indique d'ailleurs clairement la mention « développement résidentiel projeté » sur une vaste superficie actuellement zonée agricole et qui se trouvera enclavée entre deux autoroutes si jamais le tracé Candiac finissait par prévaloir.

On est ici en complète contradiction avec les conclusions du colloque sur l'agriculture en milieu périurbain, tenu à Laval en mars 2002, lequel faisait valoir que, « **l'agriculture constitue un pan important de l'économie de la région métropolitaine et un levier de développement pour l'avenir, pour peu que les différents acteurs de la région considèrent d'abord la zone agricole comme une ressource et une activité économique et non comme un territoire en attente de développement urbain** »². Ce n'est manifestement – et malheureusement - pas le cas ni de la ville de Candiac, ni du CLD de Roussillon, ni des maires de la MRC de Roussillon qui ont choisi d'appuyer la démarche de Candiac.

² Commission de protection du territoire agricole du Québec, *Rapport annuel de gestion 2003-2004*, document complémentaire.

Vous me permettez enfin de parler du *Plan quinquennal 2005-2010* de la Conférence régionale des élus de la Montérégie Ouest, dont fait partie entre autres le maire de Candiac, qui propose la vision suivante du développement :

« Une région d'accueil où les partenaires, dans un souci de respect mutuel, se concertent en vue de mettre en valeur le patrimoine et l'environnement vert/bleu, dans une perspective innovatrice de développement durable et de services accessibles et harmonisés. »

Parmi les opportunités à développer dans la région, le document mentionne la nécessité de « développer le créneau bio-alimentaire » et de « reconnaître que l'essor économique passe par le développement du milieu rural ». On y parle de croissance durable et concertée et d'un développement global et durable inspiré de l'Agenda 21 ».

On y propose enfin :

« Une région développée proactivement autour de projets structurants s'intégrant à son identité environnementale vert-bleu, par des gens travaillant ensemble dans un effort de développement viable (intégrant les besoins sociaux, individuels et économiques) afin de laisser une planète intacte aux générations futures. »

J'aimerais bien savoir ce que les membres de la CRÉ Montérégie Ouest pensent de la proposition de Candiac et, surtout, dans quelle mesure ils l'estiment conforme aux principes de leur *Plan quinquennal*.

Le développement durable sous l'angle du réchauffement climatique

Par ailleurs, le tronçon Jean-Leman est indissociable du parachèvement global de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine, dont il n'est que la première étape. Actuellement, le gouvernement du Québec propose de faire passer l'autoroute au sud des zones urbanisées, c'est-à-dire en plein territoire agricole.

Cette fois, c'est plus de 500 hectares qui disparaîtront lors de la construction ou suite à leur enclavement.

Selon les prévisions du MTQ, sur lesquelles je n'ai pas l'intention de m'attarder mais que j'invite la population à consulter attentivement, la quantité totale de véhicules circulant sur l'autoroute 30 projetée ET sur la route 132 augmentera de plus de 60 %. En fait, il y aura autant de véhicules sur l'autoroute 30 que sur la route 132.

Par ailleurs, le prolongement au sud de l'autoroute 30 implique une distance à parcourir de plus de 60 % supérieure à celle qu'on aurait obtenue si l'autoroute avait été prolongée sur la 132.

En clair, il y aura plus de véhicules au total, et ceux-ci circuleront sur une plus longue distance combinée. Ceci signifie plus d'essence consommée, donc davantage d'émissions de gaz à effet de serre. En quoi une telle orientation est-elle justifiable en regard du *Protocole de Kyoto*, dont le gouvernement du Québec se fait pourtant le défenseur ? Il serait certainement intéressant d'entendre l'opinion à ce sujet des pays signataires du *Protocole de Kyoto* lorsqu'ils se réuniront à Montréal en novembre prochain !

Un projet qui menace l'apport économique de l'agriculture dans la MRC de Roussillon

Certains voudraient nous faire avaler n'importe quoi pour peu que ce n'importe quoi soit bien emballé sous l'étiquette « développement économique ». Eh bien soit, parlons-en du développement économique.

L'activité agricole est une composante importante de l'activité économique de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Montérégie et de la MRC de

Roussillon. Pour le bénéfice de la Commission ainsi que de mes concitoyennes et concitoyens, les revenus agricoles de la région métropolitaine atteignaient 333 millions \$ en 1996, alors que la valeur marchande des fermes s'élevait à 1,7 milliards \$ en 2001. De plus, l'agriculture est étroitement liée – pour ne pas dire indissociable – de l'industrie bioalimentaire, très présente dans la métropole, où se concentre d'ailleurs 60 % de la contribution économique totale de cette industrie au Québec.

Plus que toutes les autres régions du Québec, la Montérégie se distingue par la diversité de ses activités économiques et par l'équilibre qu'on y retrouve entre les espaces agricoles, urbains et récréatifs. Elle est située dans l'axe Montréal-Boston et aux portes du marché ontarien, ce qui lui confère un avantage indéniable en matière de développement des entreprises reliées à l'agriculture, à la transformation des produits et au tourisme.

L'exploitation agricole constitue l'activité prépondérante du secteur primaire de la Montérégie. La Montérégie totalise près du tiers de l'exploitation agricole du Québec, ce qui correspond au double de son poids démographique. Elle regroupe près du quart des fermes québécoises et génère près du tiers des revenus agricoles du Québec, ce qui représentait près de 2 milliards \$ en 2002.³

Considérant l'importance de l'agriculture dans l'activité économique de la Montérégie et de la MRC de Roussillon, tout projet qui menace les terres agricoles – comme c'est le cas ici – représente une menace sérieuse à l'activité économique régionale.

³ La Montérégie en un clin d'œil, Données d'arrière-plan, ministère des Régions du Québec, 2002.

Un projet injustifiable en regard de l'état des finances publiques au Québec

Il suffit de consulter une carte pour se rendre de compte que le projet à l'étude (i.e. le projet de parachèvement de l'A-30 entre l'A-15 et l'échangeur Jean-Leman) est indissociable du projet global de parachèvement de l'A-30 au sud. En fait, ce qu'on appelle le « tronçon Jean-Leman » n'est nécessaire QUE si le gouvernement s'entête à considérer le tracé sud, une promesse électorale de 2003. Si au contraire le gouvernement décide de revenir au bon sens et de prolonger l'A-30 dans son axe actuel sur la R-132, il n'aura pas besoin du tronçon Jean-Leman ce qui lui fera réaliser une économie de 52 millions \$. Il n'aura pas non plus besoin d'aménager la 132 en boulevard urbain. Et il pourra en prime compléter l'ensemble du parachèvement plus rapidement, puisqu'il ne lui restera qu'un petit 5 kilomètres à peine à construire pour raccorder les 2 kilomètres présentement en construction avec l'extrémité ouest de l'A-30 à Sainte-Catherine.

Vous avez peut-être lu comme moi dans les journaux que le gouvernement cherche à combler un « trou budgétaire » d'environ 800 millions \$ et qu'il devra vraisemblablement pour ce faire imposer de nouvelles compressions à des ministères exsangues. Or on peut d'ores et déjà voir les effets de cette médecine de cheval : des viaducs s'écroulent parce qu'on n'a pas investi suffisamment dans leur entretien et leur inspection. Dès lors, comment ne pas se demander pourquoi on nous propose de dépenser 52 millions \$ pour un tronçon d'autoroute dont on n'a pas besoin, un projet aussi injustifiable qu'inutile, qui viendra grever un trésor public déjà tellement hypothéqué qu'il ne permet même plus au ministère des Transports d'assumer convenablement ses responsabilités à l'égard de la sécurité des infrastructures routières et autoroutières du Québec.

Il me reste cependant un mince espoir. Un bon vieux dicton dit en effet que l'argent parle plus fort que tout. Je me dis par conséquent que le gouvernement peut choisir de rester sourd aux arguments des défenseurs du développement durable, mais que le manque d'argent finira peut-être par lui faire entendre raison.

Conclusion

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) menace en tant que tel des dizaines d'hectares de terres agricoles de grande qualité. De plus, ce projet ne peut être dissocié du prolongement de l'autoroute 30 sur le tracé sud, qui menace à son tour plus de 500 hectares de terres agricoles.

Le tronçon Jean-Leman, tout comme l'autoroute 30 au sud, entraînera la perte irrémédiable de terres agricoles nécessaires au maintien de la sécurité alimentaire des générations futures et contrevient de ce fait aux principes de base du développement durable.

Le tronçon Jean-Leman, tout comme l'autoroute 30 au sud, nuira de façon significative à l'apport économique de l'activité agricole dans la région et la MRC, une activité pourtant prépondérante du secteur primaire en Montérégie.

Le tronçon Jean-Leman implique une dépense de 52 millions \$ aussi inutile qu'injustifiée, particulièrement dans le contexte actuel de précarité des finances publiques, puisqu'il existe par ailleurs une alternative en milieu urbanisé, dans le prolongement de la A-30 actuelle à Candiac, i.e. sur le tracé de la route 132, qui permet de répondre aux besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

Pour ces raisons, et dans le respect de la mission fondamentale du BAPE en tant qu' « outil de développement durable »⁴, la Commission se doit donc de rejeter le projet à l'étude au motif qu'il contrevient aux principes du développement durable.

Je me permets en terminant de faire appel à votre solidarité citoyenne, messieurs les commissaires, en vous priant d'accorder une oreille sympathique aux plaidoyers des dizaines de citoyennes et de citoyens qui se présenteront devant vous au cours des prochains jours. Ces gens ne travaillent pas pour satisfaire des intérêts monétaires à courte vue, mais uniquement pour que les générations futures puissent hériter d'autre chose que d'un désert de béton et d'asphalte.

Si vous acceptez d'ouvrir votre cœur à ce qu'ils vous diront, peut-être réussirons-nous ensemble à faire en sorte que nos petits-enfants puissent grandir sur une planète saine, aussi bleue qu'éternelle. Merci.

⁴ Extrait du site Web du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.