

Mémoire
présenté par
M. Alain Cloutier

Version finale

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

St-Constant, le 22 septembre 2005

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

St-Constant, le 22 septembre 2005

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

M. François Lafond (Président de la commission et commissaire)

M. Louis Dériger (commissaire)

Citation d'un grand écrivain québécois, Félix Antoine Savard :

**“ L'espoir de l'avenir, il est dans la nature et dans les hommes qui restent fidèles
à la nature”.**

Introduction

Nous sommes résidents de Saint-Constant depuis 14 ans et nous avons choisi de nous établir sur la rue Delage dans le secteur sud près de la zone rurale et agricole. Nous voulions être très près de la campagne tout en ayant les avantages de la ville. Nous avons fait le choix de nous établir sur la rue Delage, pour la tranquillité qui règne dans le quartier avec peu de circulation automobile et surtout loin des grands axes routiers. Ce que nous avons comme mur antibruit devant chez nous, c'est la plénitude des grands espaces verts, cultivés à perte de vue.

Je suis natif de La Prairie et j'ai connu la construction de l'autoroute 3, pour mieux vous situer la 132 maintenant. La construction de cette autoroute là où elle est maintenant, serait inimaginable aujourd'hui. L'autoroute 3 (132) a privé des milliers de gens d'un accès direct à leur fleuve et cela de La Prairie jusqu'à Boucherville. Désastre écologique, s'il en est un, cette autoroute a été construite sur de la terre de remblais, jetée à grand coup de benne de camion directement dans les eaux du fleuve. “ Who care ” les poissons, les amphibiens etc.... Des plaines inondables, des marais ont été anéantis à jamais détruisant ainsi l'habitat de nombreuses espèces d'oiseaux et d'animaux. De toute manière dans ce temps là (les années 60), ça n'avait aucune importance.

La maison natale de La Prairie a été enclavée entre le fleuve et cette même autoroute. La pollution au monoxyde de carbone et la pollution par le bruit, est devenu le lot de notre quotidien. Vous direz, et cela à juste titre, que cela serait inimaginable aujourd'hui. Pourtant notre gouvernement s'appête à refaire exactement les mêmes erreurs. Il y a beaucoup de similitude entre les deux projets. Oui, je vous

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

l'accorde, le projet de l'autoroute 30 et plus spécifiquement le tronçon Jean-Leman n'est pas du même ordre "environnementalement" parlant, que jadis l'autoroute 3, mais la construction du tronçon Jean-Leman tout comme la 30 au sud de Saint-Constant sont tout aussi incompréhensible et pourtant nous sommes en 2005.

Bien sûr vous aller avoir le réflexe de penser...Oui on sait bien, il prêche pour sa paroisse. Oui, je dois vous avouer qu'au début, c'était le cas, mais aujourd'hui cette raison, qui en passant est tout à fait louable, vient loin dans les raisons qui m'amènent à prendre position dans ce dossier. Je me suis éveillé aux problèmes environnementaux et les nombreuses lectures, que j'ai faites, n'ont que renforcé ma position.

Ma conjointe étant originaire de Sherrington, je n'ai pas besoin de vous dire que les grands espaces, la terre, le monde agricole et l'environnement en général sont primordiaux pour elle.

Ma position

Il y a des points de gros bon sens qui m'amènent à prendre position contre le projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman . D'ailleurs, les raisons qui m'amènent à m'inscrire en faux contre le parachèvement de ce tronçon peuvent tout aussi bien s'appliquer à la construction de l'autoroute 30 dans les terres au sud de Saint-Constant.

Désapprobation

Avant d'aller plus loin, je voudrais faire les remarques suivantes :

Premièrement, j'ai été déçu de la première partie des audiences du Bureau d'audiences publiques en environnement. Vous nous avez limités à une seule question à la fois, alors que vous aviez très bien expliqué les règles du jeu lors de la séance préparatoire tenue à La Prairie. Vous aviez clairement indiqué que nous aurions droit à un petit préambule et à deux questions. Vous savez très bien qu'avec une seule et unique question à la fois, il soit facile d'y répondre sans répondre. D'ailleurs n'avez vous pas rétorqué à plus d'une reprise, ce qui suit :

"C'est une réponse, elle ne vous plaît peut-être pas mais c'est une réponse"

Avec une seule question, il nous était impossible de revenir à la charge immédiatement avec une deuxième question sur les affirmations dites par l'un ou l'autre des représentants du MTQ ou d'une des personnes ressources. Les deux questions que nous avions à poser pouvaient souvent être complémentaires l'une de l'autre et fréquemment indissociables. Il devenait souvent inapproprié de poser notre deuxième question, deux ou trois heures plus tard ou carrément le lendemain. Le maire de

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

Candiac, vous a même mentionné lors de la séance du jeudi soir je crois, qu'il revenait au micro, poursuivre ce qu'il avait entrepris 5 heures auparavant. Inadmissible.

À titre d'exemple lors de l'une de mes interventions du jeudi soir 1er septembre dernier, je n'ai pu revenir à la charge concernant mon questionnement par rapport au coût estimé par le MTQ, non seulement pour le tronçon Jean-Leman, mais également pour le tronçon au sud de Saint-Constant. De nombreuses questions pouvaient être soulevées suite aux affirmations de M. Fournier et des vôtres. Je reviendrai d'ailleurs plus loin sur ce sujet.

Dans un deuxième temps, je trouve inadmissible que la ville de Candiac a pu profiter de nombreuses heures pour expliquer son tracé, tracé qui a été très clairement rejeté par le MTQ. Le promoteur du projet n'était-il pas le MTQ ? J'ai eu de sérieux doute. À un moment donné, je pensais que c'était la ville de Candiac qui l'était. Le résultat de cette errance et d'injustice de votre part dans le processus a réduit d'autant notre temps de question. Le jeudi soir notamment comme je vous l'ai mentionné plus haut, nous avons été limités à une question par intervention. Pour quelle raison la ville de Candiac a-t-elle eu droit à de nombreuses heures pour expliquer son projet alors que nous étions limités à une seule question ? Je m'excuse mais cela est injustifiable. Si c'est cela la démocratie pratiquée par le BAPE alors que l'on abolit le BAPE.

Le jeudi soir, mon garçon Marc-Antoine, âgé de 16 ans, qui s'oriente pour devenir agronome et pourtant je ne suis pas agriculteur ou agronome, avait lui-même préparé ces deux questions et leurs préambules respectifs. Comme tous les autres intervenants vous avez refusé d'entendre le préambule de sa première question qui voulait tout simplement vous traduire, la crainte qu'il a face à des décisions arbitraires et non rationnelles prises par le gouvernement. Après cela, on viendra lui dire que le plan de développement durable est pour léguer aux générations futures un héritage de qualité. Ce fut son premier contact avec le processus mis en place par nos gouvernements et je puis vous dire qu'il en a eu des mots de cœur.

Finalement, M. le président, j'ai trouvé inadmissible votre comportement notamment lorsque vous avez perdu patience parce que quelques règles concernant le déroulement de l'audience, étaient enfreintes quelque peu. Rassurez-vous, je les ai respectés de A à Z.

Si cela vous a fâché, indisposé, imaginez-vous comment nous nous sentons depuis que notre qualité de vie est menacée ? Imaginez-vous comment les agriculteurs se sentent lorsque l'on vient détruire non seulement leur patrimoine familial mais leur raison de vivre ? Imaginez-vous comment se sent l'agriculteur et le citoyen lorsqu'il voit son propre gouvernement enfreindre ses propres lois (lois de la protection des terres agricoles) ? Imaginez-vous la rage qu'a le payeur de taxe lorsqu'il voit son gouvernement dépenser des sommes d'argent supplémentaires pour construire un tronçon d'autoroute de 12,2 Km alors qu'il ne reste que 5 Km à construire sur la 132. La majorité des infrastructures y sont déjà et les expropriations sont déjà choses du passé. Imaginez-vous comment l'utilisateur de la 132 se sent en sachant très bien que l'on ne règlera pas les problèmes de congestion chronique et les problèmes de sécurité avant des lunes ?

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

Imaginez-vous la colère qui anime le monde du commerce et du développement économique local qui par cette voie de contournement, verra un potentiel économique et de développement leur échapper allant s'installer comme cela se produit souvent, aux extrémités d'une telle autoroute ou encore là où il y a convergence de nombreuses routes ? Imaginez-vous l'agressivité que peut développer un travailleur de chez Lafarge qui pourra perdre son job advenant l'expropriation de la compagnie? Oui M. le Président, nous ne comprenons pas votre saute d'humeur. C'est nous qui aurions dû virer la baraque à l'envers. Oui M. le Président, nous avons été trop polis, trop courtois, trop respectueux de vos règles.

Les gens de notre région ont la rage au cœur.

Je m'arrête là dessus. J'espère que vous aurez toujours le désir de lire mon mémoire. Vous serez à même de constater par tous les mémoires qui vous seront soumis que le large consensus tel que mentionné par les représentants du MTQ pour ce projet n'est que foutaise.

D'entrée de jeu, je tiens à vous rappelez que dans mon livre, et ce pour fin d'analyse seulement, le tronçon Jean-Leman est indissociable de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant.

BAPE 2002

Je vous ferai remarquer que le BAPE n'a jamais rejeté le tracé en zone urbaine sur la 132. Sans vouloir offusquer les commissaires d'alors, le BAPE 2002 tout comme la population s'est fait berner. Le BAPE 2002 n'avait pas toutes les données pour faire un choix éclairé. De nombreuses études ont été faites ou encore finalisées que plusieurs mois après l'avis donné par les commissaires du BAPE 2002. À preuve le tracé en zone agricole, qui fut présenté comme tracé alternatif à ces audiences, devait s'arrêter à l'autoroute 15. Je suis sûr que si le BAPE 2002 avait été mis au courant qu'un autre tronçon (Jean-Leman) s'ajouterait, il est fort probable que leur décision aurait été tout autre. Coût, perte supplémentaire de terres à vocation agricoles etc....

Malheureusement, tout comme la population, le BAPE 2002 s'est fait berner. J'espère que vous vous en souviendrez Messieurs.

Je rejette le tronçon Jean-Leman parce que le BAPE 2002 n'a pu faire un choix éclairé puisqu'il ne possédait pas toutes les données pour le faire.

Plan de développement durable

Notre gouvernement mise sur le développement durable; C'est à dire sur un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

Vous remarquerez que cette définition s'appuie sur une vision à long terme du développement dans une perspective d'équité pour les Québécois d'aujourd'hui comme ceux de demain.

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

Le développement durable, c'est tout simplement d'améliorer les conditions d'existence des communautés, tout en tentant de perturber au minimum leur environnement.

C'est-à-dire qu'il faut rester, dans les limites des capacités de cette dernière à se recycler, sans que la biodiversité et les maillons de la chaîne alimentaire, soient touchés, de manière irréversible, ainsi que la régulation climatique, assainissement de l'air et de l'eau, conservation du sol et des eaux, la sécurité alimentaire et les services énergétiques.

Il ne faut pas oublier non plus qu'elle englobe également les contraintes physiques, logistiques, économiques et sociales subies par les populations humaines.

L'environnement est donc la condition sine qua non d'un développement durable.

Plusieurs questions brûlent les lèvres de tous le monde. Elles sont les suivantes :

Comment le gouvernement et ses représentants, dans le dossier de la 30 au sud de Saint-Constant et probablement pour le tronçon Jean-Leman, c'est à dire Messieurs le ministre de l'environnement M. Thomas J. Mulcair et le ministre des transports M. Michel Després peuvent-ils souscrire, endosser un tel projet au Québec dans l'optique du plan de développement durable ?

M. Mulcair ministre de l'environnement, n'est-il pas le responsable du plan de développement durable et de son application ?

N'est-il pas le premier à qui appartient le devoir de conjuguer les aspects sociaux, économiques et environnementaux du développement durable ?

N'est-il pas le premier qui se doit de veiller à ce que les décisions prises aujourd'hui ne viennent pas compromettre les occasions de développement des générations futures ?

Il y a définitivement incohérences entre les actions mises de l'avant par ce gouvernement qui poussent l'odieux jusqu'à aller à l'encontre de son propre projet. De plus, ne vont-ils pas à l'encontre de la commission de la protection du territoire agricole, à l'encontre de la préservation des boisés, des milieux humides, de la protection des rivières etc.?

Les énoncées que l'on peut retrouver dans les différentes publications de ce gouvernement sur le plan de développement durable ne sont-ils que de la poudre aux yeux ?

Nous avons raison de douter du virage vert annoncé par le gouvernement présent et des intentions véritables du ministre Mulcair.

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

L'annulation l'année dernière du projet de construction de la centrale au gaz du Suroît ne peut certainement pas être considérée comme un geste qui prouve la bonne foi de ce gouvernement. Nous le devons à la formidable mobilisation des citoyens.

Pour le tronçon Jean-Leman, plus de 180 demandes d'auditions vous ont été acheminées montrant l'inquiétude de la population face au parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. La population ne se fera pas bernier par un gouvernement qui au chapitre du taux d'insatisfaction bas des records.

N'oublions pas que ce gouvernement a balayé du revers de la main des dizaines d'années de travail en vue de l'implantation de la 30 sur la 132. Les expropriations sont terminées, il y a belle lurette et les plans et devis étaient prêts. Il y avait et a toujours un consensus régional des divers organismes sociaux-économiques du milieu pour la construction de la 30 sur la 132.

Je crois vraiment que le choix du tracé ne plait pas aux fonctionnaires et qu'en conséquence, ils auraient tendance à la procrastination. D'ailleurs, peut-être y en avait-il d'entre eux dans la salle, lors des audiences ?

Il est sûr que nous nous retrouverons devant un autre scandale financier sans précédent pour ne pas réaliser la solution du gros bon sens.

M. Jean Cournoyer mentionnait sous sa rubrique " Le dictionnaire de Jean Cournoyer" du Journal de Montréal du lundi 28 mars 2005 que pour certains, le scandale, c'est du sexe, pour d'autres, le scandale, c'est de l'argent. L'histoire récente et l'histoire ancienne nous enseignent que les politiciens sont plus souvent visés parce que le scandale a pour eux des conséquences immédiates.

Vivement la prochaine élection.....

Le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman tout comme l'ensemble du projet de la 30 au sud ne s'inscrira sûrement pas dans le plan du développement durable de notre gouvernement. C'est de la bouilli pour les chats

Il n'y a aucun doute que renoncer au tracé sud du prolongement de l'autoroute 30 et du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman serait cependant une décision nettement plus méritoire que de respecter une promesse électorale sans fondement.

Pour rester dans l'esprit de la lettre de l'avant projet de loi du plan de développement durable, je rejette le tronçon Jean-Leman

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

CMM

Dans son document CAP SUR LE MONDE vision 2025 produit par la Communauté métropolitaine de Montréal, il y est mentionné que le territoire agricole est reconnu comme une composante essentielle de l'écosystème métropolitain.

Il y est aussi mentionné que la CMM se doit d'être attractive et que l'environnement préservé, se doit d'être mis en valeur

- Protéger et mettre en valeur le milieu naturel
- Assurer un air et une eau de qualité
- préserver et mettre en valeur les bois et les cours d'eau
- Réduire à la source et assurer une gestion écologique des matières résiduelles
- Reconnaître le territoire agricole comme une composante essentielle de l'écosystème métropolitain

Il est nécessaire de protéger le milieu naturel, en particulier, les bois et les milieux humides fortement convoités par les développeurs et réserver les terres pour des activités à caractères agricoles seulement.

L'urbanisation représente également une menace pour le milieu agricole qui occupe une importante superficie du territoire. Or, la production agricole constitue une activité économique de premier plan.

La gestion "écosystémique" est un processus de gestion visant l'utilisation durable des ressources naturelles par le maintien de la productivité, la capacité d'adaptation et la capacité de renouvellement des écosystèmes produisant les ressources utilisées.

Je rejette le tronçon Jean-Leman pour sauvegarder et mettre en valeur le territoire agricole et préserver l'environnement tel que préconisée par la CMM.

Le Coût...Jean- Leman au bas mot 52M\$ de trop

Le gouvernement du Québec dit avoir adopté une gestion rigoureuse de l'État et des fonds publics alors pourquoi dépenser inutilement des millions additionnels en études et en expropriations pour construire Jean-Leman.

Il n'y a pratiquement aucune étude à effectuer et probablement aucune expropriation à exécuter sur la 15 entre l'échangeur 132/15 et l'hypothétique échangeur 15/30 au sud puisqu'il s'agit sans doute de terrains, appartenant déjà majoritairement au MTQ. Que cela soit les terres qui bordent cette partie de tronçon et/ou les servitudes !

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

Le gouvernement a fait des recherches infructueuses pour trouver des partenariats privés publiques (PPP), allant même à l'extérieur du pays, pour financer le projet de la 30 et par conséquent le tronçon Jean-Leman. Personne ne veut s'engager dans un projet qui deviendra à coup sûr un gouffre sans fond, non rentable ou les pertes se traduiront en gros chiffres rouges.

Ce n'est pas grave, c'est encore les payeurs de taxes qui subventionneront encore une fois à même leur économie un projet qui s'avère des plus dispendieux non seulement par les coûts annoncés mais aussi par ceux qui ne sont pas dévoilés. Je reviendrai sur ce point un peu plus loin.

Par la suite, notre gouvernement a lancé la " baloune " des postes de péage. Instantanément, un mouvement anti-péage a vu le jour et par le tollé de protestation des payeurs de taxes que nous sommes, nous n'avons plus entendu parler de cette solution dès plus choquante pour les gens de notre région. C'est vrai, j'oubliais nous sommes des gens de catégories 2...comme nos terres.

Le gouvernement n'a pas d'argent pour construire cette autoroute et la priorité se doit de demeurer l'éducation et la santé. Il faut faire preuve de discernement et tenir compte avant tout du bien commun. Le gouvernement du Québec est l'un des gouvernements les plus endettés et son niveau d'endettement est presque égale à son produit intérieur brut (P.I.B.). Ce n'est pas peu dire.

Oui, notre gouvernement nous a promis des baisses d'impôts d'un milliard de dollars. Est-ce que cette promesse tient toujours ? Bien sûr que non. Pourtant, ce même gouvernement tient mordicus à tenir une promesse électorale improvisée de construire l'autoroute 30 dans les terres, peu importe le coût. N'oublions pas qu'il faut, même si la 30 est construite dans les terres que la 132 soit réaménagée en boulevard urbain. Ne dédoublons nous pas les coûts ainsi ? Complètement irrationnel. C'est ça que l'on appelle une gestion rigoureuse des fonds publics.

Investissons à la bonne place. La 30 sur la 132. La rentabilité de ce placement sera des plus efficace et rapportera des dividendes à très courts termes.

Pour revenir à ce que j'avais un peu plutôt, il y a des coûts qui nous sont cachés.

Si je résume en une seule et unique question, l'intervention que j'ai fait le soir du 1^{er} septembre, se formulerait ainsi : Est-ce que le coût du drainage des terres et l'expropriation de la compagnie Lafarge, sont inclus dans l'évaluation des coûts ?

Suite a un échange avec une participante tel que mentionné aux lignes 3230-31-32 de la séance tenue le 1^{er} septembre 2005, 19h, j'ai fait remarquer que le drainage des terres même s'il ne s'agit que de celles qui sont en friche, relevait du ministère de l'agriculture.

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

Nous avons d'ailleurs un bel exemple de terres non drainées à l'ouest de la 30. En effet, cette terre majoritairement boisée jadis d'arbres matures en pleine santé, est délimitée à l'ouest par la réserve indienne de Kahnawake, au nord par un terrain boisé toujours en santé, à l'est par la 30 et au sud par le chemin de fer. Oui un beau quadrilatère boisé qui se meurt, pris au piège, noyé sous quelques pieds d'eau à cause d'un manque de drainage.

Le but de mon intervention était très simple. Je voulais encore une fois démontrer à la commission et surtout à la population que les coûts annoncés n'englobaient pas toutes les dépenses et que les 52 millions pour le tronçon Jean-Leman ou encore les 135 millions pour le tronçon au sud de Saint-Constant n'étaient que de modestes estimés ou de nombreux coûts avaient été volontairement omis ou carrément oubliés.

Souvenez-vous que M. Fournier du MTQ m'a répondu qu'il ne possédait pas le coût du drainage des terres. Cela relevait du ministère de l'agriculture et que ces coûts n'étaient donc pas inclus.

Pour ce qui est de la compagnie Lafarge après une longue hésitation et une tentative d'esquive de la part de M. Fournier, il mentionnait, qu'il ne pouvait en parler parce que c'était présentement un dossier d'acquisition ou d'expropriation en cours. (Volume 5 page 78 du compte rendu). Il a finalement révélé que les activités connexes incluaient les expropriations et les acquisitions et les 135M\$ incluaient les activités connexes, la compagnie Lafarge comprise.

C'est alors Monsieur Le président vous êtes revenu en affirmant ce qui suit :

“Donc, il y a un 20%, en fait, dans vos coûts de 135M\$ qui correspond à tous ces aspects là.”...ligne 3305

Je ne sais pas où vous êtes allé pêcher cela, c'était la première fois que j'entendais un pourcentage relié à un coût spécifique. D'autant plus que M. Fournier n'avait avancé aucun estimé, aucun pourcentage. Je n'ai d'ailleurs pas encore retracé à ce jour dans les 5 volumes une seule place où ce pourcentage est avancé. Je vais me consacrer en fin de semaine à relire les 5 volumes de comptes rendus pour essayer de retracer où un tel pourcentage peut avoir été éventuellement avancé.

Je suis resté un peu estomaqué d'entendre cela, d'autant plus que M. Fournier n'avait pas voulu avancer de chiffre, aucun pourcentage.

J'ai fait à ce moment là un calcul mental rapide.

En dérision lors de la séance du mercredi on m'a expliqué le théorème de Pythagore. Imaginez-vous qu'au CEGEP et à l'université je prenais des cours optionnels (facultatifs) en mathématique alors, j'aurai bien voulu leur retourner l'appareil à l'aide d'un petit calcul très simple qui est le suivant :

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

20% de \$ 135,000,000 = \$ 27,000,000.

C'est pourquoi, je suis allé voir mon conseiller bancaire le lendemain, pour trouver cette somme et acheter à un si bas prix la compagnie Lafarge. Quelle passe !!! Une aubaine!!! Tout cette petite mise en scène pour vous dire que j'aurai bien voulu revenir à la charge avec la question suivante :

Que se passe t-il lorsque le gouvernement et la compagnie en cause ne parviennent pas à un règlement négocié ? Ne vous en faites pas, je connais la réponse. On règle le litige devant les tribunaux dans les années subséquentes. Souvent un règlement hors cour survient avant même le verdict du tribunal. Je vous le donne en mille la somme farfelue proposé au début se multiplie par 5 x 6 X 7 X 8 etc.... Ainsi, les 52M\$ et les 135 M\$ initial prennent des proportions inimaginables. C'est ainsi que la population se fait fourvoyer tout le temps. Ne faites-vous pas partie de cette population?

J'oubliais, il y a nos amis les Indiens qui peut-être réclameront quelques dollars ?

En effet, les Indiens exigent d'être consultés au sujet de la 30. Un jugement de la cour suprême leur donnerait droit de regard sur toute question touchant un territoire (traditionnel) litigieux, la Seigneurie du Sault-Saint-Louis. L'objet du litige portait sur le remboursement des compensations financières qui ne leur furent pas versées (contrairement aux autres seigneurs) lors de l'abolition du système seigneurial en 1854.

Le Grand chef Michael Delisle jrs. s'exprimait dernièrement ainsi :

“ La relation entre nos gouvernements respectifs a été tendue depuis un certain temps et, maintenant, leurs actions (du gouvernement) confirment qu'ils préfèrent agir de manière insultante et irrespectueuse envers nous. Il s'agit d'une voie dangereuse à emprunter.”

Le CMK s'attend à ce que le gouvernement prenne des mesures immédiates pour corriger son approche. À défaut de quoi, le CMK posera les gestes appropriés pour faire respecter ses intérêts sur son territoire traditionnel.

Je rejette le tronçon Jean-Leman car le Québec n'a pas les moyens de se payer une autoroute 30 et par conséquent le tronçon Jean-Leman. L'éducation et la santé doivent demeurer la priorité de notre gouvernement pour le bien-être de tous les Québécois.

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

Gaz à effet de serres

Au Québec, les gens ont commencé à modifier leurs comportements. Les changements climatiques auxquels nous assistons mais surtout leurs conséquences, nous forcent à changer nos façons de se conduire, notre façon de voir l'environnement dans lequel nous vivons. Nous sommes de plus en plus sensibilisés et critiques. Nous réagissons de plus en plus face à des développements, des constructions, des façons de faire qui vont à l'encontre du bien être environnemental collectif et individuel.

Un exemple éclatant me vient instantanément à l'esprit. Nous sommes de plus en plus conscientisé aux gaz à effets de serre. La pollution par le monoxyde de carbone causé en grande partie par la combustion de l'essence de nos automobiles et de nos camions, a des effets directs sur la couche d'ozone.

Il est clair que le tronçon Jean-Leman et celui au sud de Saint-Constant, constituent à leur deux, un incitatif à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans notre région. Augmentation des gaz à effets de serre parce que ce tracé en zone agricole par rapport à la celui de la 30 sur la 132 en zone blanche, augmente par plus du double la distance à parcourir pour quiconque se dirigera vers le pont Mercier. Ainsi, les véhicules qui l'utiliseront émettront deux fois plus de CO₂ dans l'atmosphère et brûleront deux fois plus d'essence. De plus, il contaminera l'air du secteur sud de Saint-Constant beaucoup moins pollué que les abords de la 132.

Devant les objectifs exigeants de réduction des émissions des gaz à effets de serres, maintenant ayant force de loi sur la scène internationale avec l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto, il faut envisager des alternatives moins polluantes, plutôt que les incitatifs à augmenter les gaz à effets de serres tel que le tracé de la 30 dans les terres agricoles. C'est complètement ridicule. Cela va à l'encontre du bon sens et de toute logique. Cela va à l'encontre du protocole de Kyoto et par le fait même à l'encontre du plan de développement durable.

D'abord il faut retenir que des véhicules qui roulent sur une autoroute de 18,6 Km (tracé sud) (12,2 Km tronçon au sud de Saint-Constant + 3,4 Km tronçon Jean-Leman + 3 Km autoroute 30 existante à l'ouest de Saint-Constant vers la 132) émettront plus de GES dans l'atmosphère que les véhicules qui circulent sur une distance d'approximativement 8,8 Km (tracé nord). Le 8,8 Km estimé ici est le résultat des 7,3 Km sur la 132 + le petit bout de tronçon entre l'échangeur 132/15 et l'échangeur Jean-Leman.

Depuis quelques semaines, pour toutes sortes de raisons, le coût de l'essence ne cesse de grimper. C'est pourquoi, la distance additionnelle fera en sorte que cette autoroute au sud, incluant le tronçon Jean-Leman, sera moins attrayant pour les utilisateurs.

À preuve le ministère des transports, dans un mémoire déposé aux audiences publiques en 2002 mentionnait :

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

“ 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 augmentant ainsi la congestion et les GES dans l'atmosphère.”

Comme les discours changent, d'une année à l'autre, d'un mandat à l'autre.....

Est-ce qu'il y en a qui se sont fait casser un bras pour endosser le projet improvisé des Libéraux ? J'avais réclamé la démission des représentants du MTQ lors des dernières audiences du BAPE, car moi je n'aurai jamais accepté de me faire imposer un projet avec lequel je ne suis pas d'accord surtout après avoir consacré toutes mes énergies à défendre et à louer le tracé de la 30 sur la 132.

Suite à mon intervention lors de la séance de la soirée du 31 août 2005 (ligne 1332 à 1338), M. Paul-André Fournier représentant du MTQ m'a répondu de la façon suivante en parlant de la distance à parcourir sur le tronçon Jean-Leman..... par rapport à la somme des distances, résultat de l'addition de la distance parcourue entre l'échangeur Jean-Leman et l'échangeur de la 15/132 + la distance entre l'échangeur 15/132 et le futur échangeur 15/30 au sud de Goodfellow :

“ Alors M. le président, Pythagore va venir à mon aide parce que ce qu'on est autorisé à faire maintenant, c'est la 30 dans l'axe de la 15 jusqu'à l'échangeur 15/132 et la section de la 30 jusqu'à l'échangeur Jean-Leman. Alors, Pythagore nous enseigne que cette section-ci est plus courte que la somme de ces deux là .”

Comme les discours changent, d'une année à l'autre, d'un mandat à l'autre.....

Heureusement que les gens du ministère des transports n'avaient pas à défendre le tracé au sud de Saint-Constant car Pythagore se serait retourné dans sa tombe après avoir constaté le nombre de Km en plus à parcourir pour rejoindre le pont Mercier. Pythagore qui se déplaçait à pied la majeure partie du temps ou à dos d'âne n'aurait sûrement pas emprunter le tracé au sud, allongeant ainsi son parcours de plus de 10 Km et de plusieurs minutes !!!!!

Bon revenons à nos moutons.

M. Fournier a beau dire que les gens préféreront sauver du temps au lieu de sauver des pétrodollars, le coût de l'essence augmentant, il est clair que les usagés préféreront demeurer dans l'axe de la 132.

Une autre chose qui penchera dans la balance, n'oubliez pas que les automobilistes et les camionneurs venant de l'est, vont continuer à emprunter la 132 pour toutes sortes de raison. Ils emprunteront la 132 pour faire des emplettes, se restaurer, faire le plein d'essence, rejoindre des centres de divertissements tel que les cinémas, les arénas etc....

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

Dans un tout autre ordre d'idée, le tronçon Jean-Leman n'apportera rien de plus en ce qui a trait au développement du transport en commun. Le transport en commun ne pourra être accentué vu la vétusté de l'infrastructure de la 132. Il n'y a aucun accès privilégié pouvant permettre un déplacement plus rapide du transport en commun. Il est à noter que toutes les infrastructures de la CIT Rousillon sont situées aux abords de la 132. Le tracé en zone agricole et le tronçon Jean-Leman n'apportent aucun avantage aux circuits d'autobus.

Si par chance on aménageait des voies réservées, les autobus devront quand même circuler sur une voie soumise aux feux de circulation. Or, c'est exactement aux feux de circulation que les véhicules émettent beaucoup de GES dans l'atmosphère. Avec le projet de la 30/132, les autobus auront un accès qui leur permettront d'éviter les feux de circulation, améliorant ainsi la rapidité des déplacements et favorisant ainsi l'utilisation des autobus pour la population désirant se rendre travailler à Montréal. Une plus grande utilisation des transports en commun favorise la diminution des GES dans l'atmosphère.

Parce que les structures du transport en commun sont établies dans l'axe de la 132, les autobus ne pourront avoir un accès à une voie rapide pour réduire le temps de déplacement des usagers. Cela aurait eu pour effet d'encourager l'utilisation du transport en commun et de diminuer les CO2 dans le secteur de la 132.

Tous les véhicules qui utiliseront la 132, peut-être en boulevard un jour, subiront 14 contraintes dus aux feux de circulations. Tout le monde sait que les véhicules émettent plus de GES aux feux de circulations. Tout le monde sait que les véhicules émettent beaucoup de CO2 aux feux de circulation et dans la congestion. Cela est d'autant plus néfaste lorsque l'on parle de gros camions.

D'ailleurs dans son rapport au ministère de l'environnement, le MTQ disait :

“ demeurer convaincu que le tracé Nord (route 132) est la variante de moindre impact puisqu'elle offrait à la population les meilleures garanties quant à l'atténuation des impacts et le plus de bénéfices quant à ses retombées dans la région”

Comme les discours changent, d'une année à l'autre, d'un mandat à l'autre.....

À cet effet, on peut lire, dans un mémoire publié sur le site de Greenpeace, concernant Kyoto, qu'au Québec, même en privilégiant l'utilisation du transport en commun et l'efficacité des véhicules sur nos routes, les gains à la fois énergétiques et écologiques pourraient être annulée par l'augmentation du nombre de véhicules et les distances parcourues.

Pour limiter les gaz à effet de serres, je rejette le tronçon Jean-Leman et réclame la construction de la 30 sur la 132.

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

Les terres agricoles

Le tronçon Jean-Leman, détruira des terres de catégories 2. Selon l'étude d'impact, le projet entraînerait la perte de 22,9 hectares de terres agricoles de catégorie 2 et l'isolement de 16 hectares de la zone agricole permanente, entre le tracé et la zone non agricole.

Ces terres bénéficient de conditions climatiques (sud du Québec) favorables à de plus grandes récoltes en plus d'être situés à proximités de la CMM.

Les terres agricoles cultivables représentent à peine 2% du territoire de la province. En ce sens, tout le monde reconnaît, sauf le ministre Mulcair, qu'il s'agit d'une ressource rare qu'il faille protéger, principe fondamental d'un plan de développement durable. Le ministre fait déjà fi de la loi sur la protection du territoire agricole en favorisant la construction de l'autoroute 30, tronçon Candiac/Sainte-catherine en plein milieu des meilleurs sols québécois, (500 hectares catégories 2) alors que la loi précise que s'il existe une autre alternative en zone non agricole, (article 61-1) comme cela est le cas pour ce tronçon et le tronçon Jean-Leman, celui-ci devrait être envisagé. De plus, le ministre ne semble pas se préoccuper de la Commission de la protection du territoire agricole CPTAQ qui a rejeté deux fois le tracé en zone agricole. Pas étonnant qu'une demande d'avis a été demandé à la CPTAQ qu'une semaine avant le début des audiences du BAPE 2005 tel que mentionné lors de l'une de mes interventions (Ligne 2560 et suivantes du comte rendu volume 5).

L'attitude indifférente de notre gouvernement envers les agriculteurs, démontre que la protection du territoire agricole ne fait pas parti de son plan de développement durable. C'est très inquiétant pour les générations futures et pour la sécurité alimentaire du Québec.

Nous sommes dans la région la plus "habitable" où se trouvent les meilleurs sols, dotée du meilleur climat, non pas le meilleur au monde pour l'agriculture, mais le meilleur pour l'ensemble du Québec. Cette région représente moins de 2% de la superficie totale du Québec.

Elle est plus petite que l'espace équivalent en Hollande, qui fait vivre 15 millions de personnes et une des économies les plus solides du monde. De plus, les régions agricoles du Québec ne permettent qu'une seule saison végétative assez courte, propice à une seule récolte. Une raison de plus pour protéger les espaces disponibles pour produire la nourriture.

Avec une population de 82,000,000 d'habitants pour une superficie d'environ 380000Km², l'Allemagne, qui protège ses espaces agricoles depuis plus de 150 ans, parvient à nourrir tout son monde sans importer de nourriture ou presque.

Je rejette le tronçon Jean-Leman parce qu'il détruira des terres agricoles d'excellentes qualités..... Terres indispensables à l'autonomie agroalimentaire des Québécois.

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

Le boisé

Le tronçon Jean-Leman, accélérera tout projet de développement urbain du boisé situé au sud de la 30 et à l'est de la 15. Ce boisé joue plusieurs rôles importants au niveau de la purification de la nappe phréatique, de rafraîchissement de l'air (comme tout les boisés) et il est un acteur important pour diminuer l'érosion éolienne des terres agricoles situées à ses abords.

Dans un document intitulé " Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : La protection du territoire et des activités agricoles" publié en février 2005, on peut lire, à la page 14, que le gouvernement recommande instamment aux MRC dont le territoire a 30% ou moins de superficie forestière d'adopter sans délai une réglementation visant à contrôler le déboisement dans celui-ci, tant en milieu agricole qu'en milieu urbain.

La MRC Rousillon a à peine 12 % de boisé sur son territoire. Parmi les seuls boisés qui restent, il y a celui situé au sud de Candiac. Il est menacé de disparition. Les boisés jouent un rôle important dans la conservation des terres agricoles en limitant les impacts de l'érosion éolienne.

Les boisés jouent aussi un rôle important pour le maintien de la biodiversité. De plus, les eaux de ruissellement provenant des espaces boisés sont de qualité supérieure et elles contribuent à diluer les eaux contaminées. Ainsi, les boisés participent au maintien de la nappe phréatique.

Ce boisé sert d'habitat naturel à plusieurs espèces d'oiseaux et de petits mammifères ainsi qu'à un très important cheptel de cerfs de Virginie juste à l'est de la 15. (là où vous projeté l'abominable tronçon Jean-Leman).

Dans la publication de L'agora de juin-Juillet 2001 il y a un article écrit par Marc Chevrier et intitulé " L'agriculture urbaine ou les paysages nourriciers de la ville" ou on peut y lire :

"...les terres agricoles exercent encore une action dépolluante, notamment en améliorant la qualité des masses d'air qui transitent entre les lieux pollués de la ville, tels que les autoroutes et les usines"

idem pour les boisés dont l'effet dépolluant et de rafraîchissement d'air est plus important.

La prise en compte de la nécessité de préserver la biodiversité aboutit au constat que la protection de la nature ne doit pas se limiter aux milieux et aux espèces animales remarquables, mais doit aussi couvrir quelque habitat que ce soit, y compris en milieu urbain.

Je suis contre la construction du tronçon Jean-Leman parce qu'il détruira presque en totalité un boisé, acteur des plus importants pour notre région.

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

Les marais

Selon l'étude d'impact, en ce qui a trait au milieu naturel, les travaux de construction entraîneraient la destruction complète de deux étangs, situés sur le rang Saint-André. C'est inacceptable. C'est vrai, j'oubliai, comme mesure d'atténuation, le promoteur propose, entre autres, de créer un milieu équivalent ailleurs ou l'amélioration d'un milieu humide existant. Big deal !!! Il est où le milieu existant..... Si le MTQ en aménage un de toute pièce, n'oubliez pas d'ajouter les coûts de ce dernier dans vos évaluations !!!!!

Je rejette le tronçon Jean-Leman car il détruira deux marais. Même s'ils ne sont pas naturels, ils demeurent des éléments importants pour la purification de l'eau s'écoulant, par leur entremise, vers la nappe phréatique.

La Faune

La construction du tronçon Jean-Leman détruira certaines espèces vulnérables tel que la rainette faux-grillon de l'ouest, (Le rapport Roche de 1998 à la page 78) et le bruant sauterelle. (Le rapport Roche de 1998 à la page 80) L'inventaire de la firme Genivar, réalisé pour l'étude d'impact environnemental pour le tronçon Jean-Leman confirme la présence de ces espèces dans le corridor prévu pour le tronçon Jean-Leman. Elles sont inscrites dans les tableaux à la page 39-40 et 43 publié en novembre 2004.

Pour tous ces habitats dans le corridor sud, ainsi que les terres, les cours d'eau, les milieux humides, les boisés et la nappe phréatique, la menace environnementale est plus grande sous d'autres aspects. Entre autre, lors d'un déversement de produit toxique, suite à un accident, le produit prendra le fossé de drainage facilitant ainsi l'atteinte du milieu aquatique dans le cas du tracé sud (en zone agricole) (tel qu'indiqué dans le rapport du BAPE à la page 48) alors que les infrastructures permettent de mieux contrôler et de retenir les produits toxiques dans l'axe de la 132.

Je rejette le tronçon Jean-Leman car il détruira la faune présente et quelques espèces vulnérables.

Patrimoine culturel

Comment le tronçon Jean-Leman peut-il permettre la protection du patrimoine culturel y incluant la sauvegarde du paysage bucolique du secteur agricole, de son boisé, de ces marais ainsi que le patrimoine bâti de Candiac et de Saint-Philippe bien que peu important à cet endroit ?

Il faut souligner que le projet de la 30 au sud de Saint-Constant et du tronçon Jean-Leman en zone agricole, viendront bouleverser la qualité de vie de plusieurs milliers de citoyens qui se sont établis dans cette région croyant depuis plusieurs décennies que la 30 passerait dans l'axe de la 132.

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

Je rejette le tracé Jean-Leman car il détruira le paysage bucolique du secteur.

Tronçon Jean-Leman ≠ Kahnawake

Je suis contre le tracé Jean-Leman qui puise sa légitimité, selon les représentants du MTQ, à même la dangerosité du tronçon de la 15 entre l'échangeur 15/132 au Nord et l'échangeur 15/30 au sud. Si un tronçon semblable n'est pas construit à l'ouest de Saint-Constant, si le ministère juge que cela n'est pas nécessaire à l'ouest de Saint-Constant alors ce ne l'est pas plus à Candiac.

Ces derniers refusent de reconnaître que le tronçon, de la 30 qu'ils veulent transformer en une simple voie de desserte locale à l'ouest de Saint-Constant entre la 30 projeté au Sud de Saint-Constant et la 132 au Nord, deviendra un tronçon congestionné plus souvent qu'à son tour, surtout aux heures de pointe. Ce tronçon deviendra tout aussi dangereux que le tronçon de la 15 entre les deux échangeurs tel que décrit ci-haut.

Si Jean-Leman voit le jour pour améliorer la fluidité des déplacements alors je ne vois pas pourquoi ce même principe ne s'appliquerait pas au tronçon de la 30 à l'ouest de Saint-Constant entre la 30 projeté au sud de Saint-Constant et la 132. Il faut qu'au minimum un échangeur soit construit à l'emplacement même de la lumière à l'intersection de la 30 et de la 132 juste à l'est de la réserve indienne de Kahnawake pour faciliter les déplacements et améliorer la fluidité. Idéalement, il faudrait créer un autre tronçon du même genre que le tronçon Jean-Leman.

Je vais tenter de vous l'expliquer du mieux possible mais ce n'est pas évident à mettre noir sur blanc.

J'ai posé la question suivante au représentant du MTQ à peu près dans ces termes :

Si aujourd'hui nous parlons du tronçon Jean-Leman pour augmenter la fluidité du transport au détriment de l'environnement et de la population avoisinante, comment se fait-il que nous n'envisagions pas un tel tronçon similaire juste à l'est de la réserve de Kahnawake pour augmenter la fluidité du transport vers le pont Mercier ? Le MTQ manquerait-il de vision dans ce projet ?

Ah, c'est vrai, j'oubliais, il est plus facile de mâter les nôtres que nos amis les autochtones !!!!!!!!!!!!!!!

La réponse de M. Fournier fut la suivante en parlant de l'échangeur à l'ouest de Saint-Constant à la jonction de la 30 projetée au sud de Saint-Constant et de la 30 existante : (Compte rendu de la séance tenue le 30 août 2005 page 55 ligne 2265 à 2270)

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

“ Ce dont parle Monsieur Cloutier, c'est un échangeur avec une desserte locale vers le pont Mercier et ça ne va pas à répondre aux mêmes critères. Quand on décide de sortir de l'autoroute pour aller vers une autre destination, on prend un échangeur ou on s'attend à avoir des réductions de vitesse, avoir des rayons de courbure inférieurs à ce qu'on retrouve sur l'autoroute comme telle. Alors, ces deux situations sont complètement différentes.”

Ce que je comprends, c'est que les automobilistes et les camionneurs qui décideront d'emprunter la 30 au sud de Saint-Constant pour éviter le cafouillis, la congestion toujours présentes sur la 132 se buteront à une desserte locale vers le pont Mercier comme dit M. Fournier.

Nous pouvons dès maintenant prévoir que cette partie de la 30 existante transformée en desserte locale vers le pont Mercier deviendra rapidement un enfer, des plus dangereux.

Selon les chiffres du ministère que l'on peut retrouver dans le document intitulé “parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) circulation et sécurité, émis par le service des inventaires et du plan mai 2004, nous retrouvons à la page 7, un tableau expliquant le débit journalier moyen annuel selon divers scénarios.

Les chiffres avancés par le MTQ que cela soit pour le projet A-30 avec raccordement vers Jean-Leman ou sans raccordement vers Jean-Leman en 2021 sont presque identiques. 49200 avec raccordement vers Jean-Leman, 47600 sans raccordement vers Jean-Leman. À peine 1600 véhicule de différence. Big deal !!!

Voilà la première raison qui invalide le tronçon Jean-Leman et qui justifie la modernisation du tronçon de la 15 existante entre l'échangeur 132/15 et le futur échangeur au sud 15/30 au sud de Saint-Constant.

Deuxièmement, certes, j'ai de grand doute sur le nombre de véhicule toute nature confondue avancée par le MTQ qui vont emprunter la 30 au sud et par la suite la desserte vers le pont Mercier. Le temps me manque pour faire des recherches exhaustives sur les données publiées par le ministère sur ce bout d'autoroute. Je vous demande de vous pencher sérieusement sur ce bout de tronçon même si cela ne fait pas parti de votre mandat. Ce que je puis vous assurer, pour l'emprunter moi-même à chaque jour, c'est qu'aux heures de pointe et surtout le matin, nous nous devons de faire le pied de grue pendant de très longues minutes à l'intersection de la 132/30, juste à l'est de la réserve.. Nous espérons toujours pouvoir passer du premier coup à la lumière, mais cela arrive que très rarement. Souvent nous devons attendre deux changements de lumières et des fois trois changements de lumières avant de pouvoir emprunter la 132 vers le pont Mercier. Cela évidemment à cause du grand nombre de véhicules présents notamment de nombreux mastodontes empruntant déjà ce tracé qui sont beaucoup plus lent à “décoller” et à accélérer par la suite. Imaginez-vous avec le surplus de véhicules tel qu'estimés par le MTQ, qui emprunteront la 30 au sud de Saint-Constant et qui par la suite bifurqueront vers le pont Mercier. Ce sera l'enfer.

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

Je trouve ridicule les arguments du MTQ.

Si le tronçon Jean-Leman trouve sa raison d'être par un besoin de sécurité pour les usagers qui emprunteront la 30 au sud de Saint-Constant alors je ne vois pas pourquoi cette desserte ne pourrait pas rencontrer les mêmes critères. Il faut assurer la sécurité du grand nombre d'usagers qui l'emprunteront. Il faut assurer la fluidité du transport, diminuer la dangerosité des courbes, diminuer le nombre de convergences et divergences et finalement au minimum un échangeur en lieu et place de l'intersection 30/132 à l'est de la réserve qui est déjà saturé et surtout non avénu pour le transport lourd.

Alors, si ce bout de tronçon n'a pas à rencontrer ces critères, qu'est-ce qui justifie la construction du tronçon Jean-Leman qui repose exactement sur ces mêmes critères d'analyse ?

Si un tronçon à l'image de celui de Jean-Leman vers le pont Mercier n'est pas nécessaire alors par ricochet le tronçon Jean-Leman ne l'est pas non plus. Empruntons la 15 existante qui requiert un minimum de modifications pour améliorer la fluidité. Le MTQ possède déjà des parcelles de terres et des servitudes sur lesquelles il pourra faire les courbes requises pour améliorer la fluidité. Pas de pertes environnementales et une construction à coût minime.

En parallèle

Pour l'environnement de notre région, le fait que le projet de la 30 / 132 prévoit la décontamination de plus d'une quinzaine (17) de sites contaminés aux métaux lourds, constitue un avantage environnemental immense compte tenu du risque que le maintien de ces sites contaminés représentent pour le milieu aquatique et notamment la nappe phréatique.

Les infrastructures en milieu urbain permettent l'installation de bassin de rétention en cas de déversement toxique, la nappe phréatique risque moins d'être contaminée avec le tracé dans l'axe de la 132 comparativement à l'option en zone agricole, incluant le tronçon Jean-Leman. D'ailleurs à la page 48 de son rapport publié en 2002, le BAPE écrit que la contamination peut se répandre plus facilement avec un tracé en zone agricole. L'utilisation de plus grandes quantités de sels de déglacage, parce que le tracé en zone agricole est aux quatre vents, constitue une menace additionnelle. Sans le tronçon Jean-Leman, le MTQ évalue à 1861 tonnes pour l'option sud comparativement à 1151 tonnes pour l'option Nord pour l'autoroute 30 (rapport du BAPE 2002 page 48). Il n'y a pas de doute que cela aura un grand effet sur les milieux naturels.

Je rejette le tronçon Jean-Leman à cause de l'épandage plus fréquent de sel de déglacage, parce que ce tronçon est situé en zone agricole, au grand vent mais aussi à cause des risques de déversements toxiques, qui à leurs deux ou individuellement, pourront éventuellement contaminer la nappe phréatique.

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

Sécurité

Le nouveau tronçon ne règle en rien l'aspect sécuritaire pour les automobilistes, cyclistes et piétons sur la 132. Ne règle en rien la congestion sur la 132 et ne permet pas plus un accès rapide pour la population locale à l'hôpital Anna-Laberge.

Conclusion

Je crois que le gouvernement doit se comporter en citoyen responsable et respectueux de l'environnement, des boisées, des milieux humides, des terres arables, des marais, du patrimoine et surtout de la population locale. En agissant ainsi, la population pourra reconnaître le sérieux de la démarche gouvernementale quant au respect de l'environnement, des ressources naturelles et culturelles.

Je trouve déplorable que le choix du tracé ait été lié aux volontés politiques plutôt qu'à une analyse complète et objective des enjeux. Le résultat de la dernière élection dans notre comté est le résultat de la montée de l'ADQ qui a ainsi divisé le vote, diminuant d'autant le vote allant traditionnellement au Parti Québécois. Cela a permis au Parti Libéral de se faufiler et de l'emporter. Le résultat ne peut être interprété comme un oui à la 30 dans les terres. D'ailleurs, si nous faisons la somme des votes en faveur du Parti Québécois et de celui en faveur de l'Action Démocratique du Québec, qui je vous le rappelle prônaient tous les deux la 30 sur la 132, alors le résultat indiquerait clairement qu'une majorité de gens voulaient la 30 sur la 132 et non le contraire, tel que prétendu par le Parti Libéral.

Si le gouvernement optait pour le tracé en zone blanche, le tronçon Jean-Leman ne serait pas nécessaire. Il n'y a pas que les politiciens responsables et les groupes sociaux qui prônent l'autoroute 30 sur la 132. Des travaux réalisés par des étudiants en agriculture de l'Université Laval à Québec et en économie de l'Université du Québec à Montréal, arrivent eux aussi à la conclusion que la 132 est le tracé le plus souhaitable pour le parachèvement de l'autoroute entre Candiac et Sainte-Catherine.

Leurs conclusions contredisent celles du gouvernement en place et celles du BAPE qui privilégient le tracé sud. Nul doute que leurs conclusions s'appliqueraient tout aussi bien au tronçon Jean-Leman.

Pour des bénéfices à court terme, des ressources naturelles renouvelables seront à jamais détruites, au détriment des générations futures.

C'est bien joli de vanter les avantages d'une voie de contournement comme on en trouve un peu partout à la périphérie des grandes villes occidentales, mais le cas de MTL est particulier puisque 90% des camions qui passent sur l'île de MTL doivent s'y arrêter de toute façon. En d'autres mots, même si on achève la 30, les camionneurs pourraient ne l'emprunter que pour accéder à Montréal par une autre entrée, ce qui ne ferait que déplacer le problème de la congestion. D'autant plus que la vaste majorité

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

des déplacements prévus sur cette autoroute seront fait de gens qui se déplacent d'une municipalité à une autre de la Rive-Sud ou qui se dirigeront vers Montréal.

Le rapport d'analyse environnemental, ministère de l'environnement, décembre 2002 a mentionné ce qui suit :

“La localisation sur le tracé Nord au lieu du tracé sud, aura le net avantage d'assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole. Cela confèrera pour le milieu biologique un avantage quant au impacts résiduels de la construction et de l'exploitation d'une autoroute sur les habitats naturels dans les trois rivières, les ruisseaux, boisés, friches, fossés et champs agricoles,

Aujourd'hui, nous pourrions ajouter les marais du tronçon Jean-Leman.

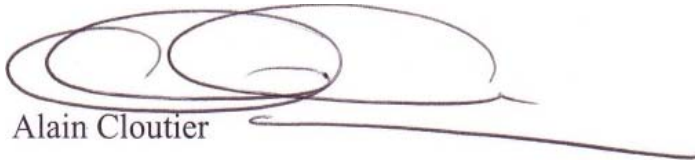
Je suis sensible à la protection d'une ressource essentielle à l'autonomie alimentaire des Québécois, c'est à dire, les terres agricoles. Je suis sensible à toutes les questions liées à l'environnement et à sa protection. En ce sens l'étalement urbain constitue une menace pour la zone verte, les boisées, les terres humides situées à proximité des grands centres urbains.

Je crois donc qu'il est important de freiner l'étalement urbain dans le cadre d'un plan de développement durable.

- Il est essentiel de maintenir la zone agricole à son niveau actuel, particulièrement des agglomérations urbaines, et même voir à permettre son accroissement.
- Favoriser la pratique des activités agricoles respectueuses de l'environnement.
- Protéger les boisées et milieux humides situés en périphérie urbaine.
- Prendre tous les moyens nécessaires pour réduire l'émission des gaz à effets de serres.
- Assurer le maintien de la qualité de vie des gens en évitant de contaminer et de détériorer des milieux de vie actuellement sains par l'établissement d'usine, de dépotoir ou de tronçons d'autoroutes particulièrement lorsque d'autres alternatives existent.
- Protéger et valoriser le patrimoine incarné par ses biens immobiliers, ses lieux de mémoire et ses paysages culturels.

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

La construction d'une autoroute à quatre voies divisées comporte des coûts que nous ne sommes pas capables de payer, léguant ainsi à nos enfants et petits enfants un fardeau que eux auront encore plus de difficulté à assumer. Le gouvernement se prépare donc à poser un geste qui va clairement à l'encontre de son engagement envers le développement durable.



Alain Cloutier