

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30
ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN
SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE CANDIAC
ET DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-PHILIPPE

Mémoire présenté par
Sylvie Blais
Le 22 septembre 2005

1. Présentation

Je suis une citoyenne résidente de la ville de Saint-Constant. J'ai choisi d'habiter à la campagne pour être en communion avec la nature et j'adore la tranquillité qu'on y retrouve.

2. Intérêt porté au projet

Je suis préoccupée par les impacts négatifs qu'engendrera la construction de cette partie de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe notamment:

- la destruction d'autres terres agricoles et d'autres habitats naturels;
- l'augmentation du bruit aux abords de ce tracé;
- les coûts supplémentaires dont nous tous citoyens du Québec devront en payer la facture.

3. Préoccupations liées au projet

Permettez moi de vous mentionner que si ce tracé du tronçon Jean-Leman avait fait l'objet de discussions lors des audiences publiques du BAPE en 2002, pour le projet de l'autoroute 30, tronçon Candiac/Ste-Catherine, les audiences actuelles n'auraient pas à avoir lieu. Est-ce que, lors de ces audiences, le ministère des Transports avait oublié ce tracé? Où il avait volontairement omis de le faire? Chose certaine, il y a eu un manque de transparence de la part du ministère des Transports lors de ces audiences et le ministère continue à manqué de transparence au niveau de ce projet dans son ensemble; j'y reviendrai un peu plus loin dans ce mémoire. J'espère seulement que le ministère s'en tiendra au plan initial et que ce plan ne se verra pas ajouter d'autres parties ou subir des modifications qui pourraient occasionner d'autres dommages à l'environnement et entraîner des coûts supplémentaires.

Après avoir pris connaissance du résumé de l'étude d'impact sur l'environnement dans lequel nous retrouvons l'estimation des coûts de ce projet, j'étais étonnée de voir que le tracé initial, soit celui sur l'autoroute 15 entre la jonction de la 30 et la route 132, ne faisait pas partie de cette étude. Lors des audiences du BAPE de 2002, ce tracé semblait tout à fait adéquat. Aussi, je fus surprise de cette réponse du responsable du projet, monsieur Paul-André Fournier, à la première partie des audiences actuelles : "Une fois qu'on a eu le décret nous autorisant à construire l'autoroute 30 au sud, on a commencé à optimiser, à préciser, à raffiner le concept et on s'est rapidement rendu compte que l'option de mettre les deux autoroutes dans le même corridor présentait plusieurs problèmes de fonctionnalité, de sécurité, de visibilité aussi, particulièrement au niveau du grand transit." C'est donc dire qu'en 2002, le ministère des Transports n'a pas présenté le tracé complet, lequel n'avait pas fait l'objet d'étude, d'analyse et d'évaluation sérieuse. Il est aussi étonnant qu'on s'inquiète du grand transit alors que moins de 10% du trafic actuel empruntera cette voie de contournement. Le ministère des Transport lui-même a

déjà mentionné que 90% des véhicules circulant actuellement sur la route 132 représente du trafic local et du transit régional (origine ou destination dans le secteur) et, donc, continuera à emprunter cette route.

La destruction d'autres terres agricoles et d'autres habitats naturels

Il est dommage, encore une fois, qu'il faille à nouveau détruire d'autres terres agricoles et d'en enclaver d'autres. Malheureusement, même en choisissant la variante, dont la zone agricole permanente subira moins de destruction comparativement au projet de référence, selon l'étude d'impact de mars 2005, il y a encore 38,9 hectares de bons sols argileux de classe 2 qui seront détruits et enclavés. Cela peut sembler peu mais quand on regarde l'ensemble du projet, soit l'autoroute 30 au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant et le tracé Jean-Leman, la perte des terres agricoles totalise près de 540 hectares. Car il ne faut pas se le cacher, les terres enclavées seront éventuellement détruites totalement en raison de l'étalement urbain qui se produit dans la plupart des cas.

Je vous rappelle que lors des audiences du BAPE en 2002, les membres avaient recommandé le tracé sud et le tracé nord, sur la route 132, moyennant certaines modifications. Je suis convaincue que, lors des audiences du BAPE de 2002, si les deux tracés (Jean-Leman et le tracé sud) avaient été présentés comme faisant partie d'un même projet, les membres du BAPE auraient déconseillé le tracé sud. D'ailleurs, il est même étonnant qu'ils recommandaient aussi le tracé sud en 2002 car, selon la Loi sur la protection du territoire agricole, lorsqu'il existe une autre alternative, qui est la route 132 dans ce cas-ci, il faut favoriser cette alternative afin que des terres agricoles ne soient pas détruites.

L'augmentation du bruit aux abords de ce tracé

La plupart des citoyens aux abords du tracé Jean-Leman subiront une augmentation du niveau sonore occasionné par la circulation de véhicules sur ce tronçon. Selon l'étude d'impact sur l'environnement, le niveau sonore passera de faible à fort pour plusieurs d'entre-eux particulièrement dans le secteur du boulevard Jean-Leman. Je suis consciente que des mesures d'atténuation sont prévues. Cependant, ces mesures ont peu d'impact sur la diminution du niveau sonore notamment la butte antibruit. Cette butte améliore le paysage mais le niveau sonore demeure suffisamment élevé pour que cela soit désagréable. Vous n'avez qu'à le demander aux résidents de la rue Jean, en bordure de l'autoroute 30 actuelle, lesquels subissent des niveaux sonores variant entre 52 à 63 dBA malgré le fait que le secteur est protégé par une butte antibruit.

Même si l'étude d'impact environnementale mentionne que le niveau sonore sera maintenu en de ça de 55 dBA (il est réaliste de penser qu'il se situera autour de 54 dBA), l'augmentation du bruit perçu sera énorme pour des résidents qui subissent normalement des niveaux sonores se situant entre 44 et 48 dBA. Ils perdront une partie de leur qualité de vie qu'ils avaient choisi volontairement.

Les coûts supplémentaires dont nous tous citoyens du Québec devront en payer la facture

Je vous mentionnais précédemment que le ministère des Transports continue a manqué de transparence au niveau de ce projet dans son ensemble. Aussi, je vous explique.

Lors de la consultation publique du Plan de développement durable du Québec du 3 mars 2005, j'avais avancé les chiffres que vous retrouverez un peu plus bas, concernant l'estimation des coûts de la partie Est pour le parachèvement de l'autoroute 30 (tracé au sud); chiffres qui n'ont pas plu à notre ministre, monsieur Thomas Mulcair, car mes chiffres ne correspondaient pas, selon ses dires, à ceux dont ils avaient été informés.

Près de cinq mois plus tard, je recevais une lettre dont plusieurs chiffres indiqués dans cette lettre, que vous trouverez en annexe, étaient comme si le ministère, en fait son représentant (le sous-ministre, monsieur Antoine Robitaille) n'était pas au courant du dossier. Il ne semblait pas savoir que, dans l'axe de la route 132, les coûts de construction de l'autoroute 30 à quatre voies, à laquelle s'ajoute deux voies de chaque côté pour la circulation locale, avaient été réévalués à la baisse à la suite d'une étude réalisée par LGL (13-05-03), laquelle avait été commandée par son propre ministère. Selon cette étude, les coûts étaient évalués à 217 M \$ incluant les coûts du 2 km déjà en construction, ce qui est très en dessous des 280 M \$ mentionné dans sa lettre.

Quant aux coûts du tracé sud, ils étaient évalués, selon le ministre Marcoux lors d'une conférence en mai 2004, à 226 M \$ (incluant le tronçon Jean-Leman entre la 30 et la 15, évalué à 43 M \$ à cette époque), auxquels il faut ajouter 9 M \$ pour ce tracé (évalué aujourd'hui à 52 M \$), en plus des 40 M \$ prévus (estimé très conservateur et que la population devra assumer) pour compléter les 5 km de la route 132 jusqu'au limite de Kanawake, ce qui totalisent 275 M \$, soit près de 100 M \$ de plus que les chiffres qu'il avançait.

Il faut ajouter à cela les montants qui seront versés pour toutes les études et les expropriations dont les terrains de l'entreprise Lafarge. Le ministère des Transports essaie de faire croire à la population que les montants des expropriations feraient partie des activités connexes, soit 20 % de 235 M \$ (275 M \$ moins les 40 M \$ prévus pour compléter les 5 km, les expropriations sur la route 132 étant déjà effectuées depuis longtemps). En 2004, le directeur du projet du ministère des Transports avait mentionné que les coûts d'expropriation des terrains de cette cimenterie seraient plus élevés que la facture des travaux (*journal Le Reflet 2004-05-04*), donc plus de 275 M \$. Le ministère va faire croire à la population qu'en 2005 les coûts d'expropriation auraient diminué? Je peux comprendre que vous n'avez pas le choix de vous fier d'une certaine façon à ce que le ministère des Transports vous mentionne. Mais sachant ce que je viens de mentionner, je crois que vous devriez vérifier les coûts de façon exhaustive ainsi que les données, les faits et les impacts et ce, pour l'ensemble du projet (tracé au sud et tracé Jean-Leman).

Je reviens, maintenant, aux coûts du tracé Jean-Leman. Je comprends très bien les explications de l'ingénieur responsable du projet, monsieur Gérald Lavoie, en ce qui a trait aux points de convergence et de divergence. Évidemment, si l'autoroute 30 avait

passée sur la route 132, ces problèmes ne se présenteraient pas. Bien que je ne sois pas d'accord avec le choix du tracé sud, je pense que si les ronds points actuels de l'autoroute 15 étaient conservés, il n'y aurait pas plus points de divergence et de convergence qu'actuellement. De plus, si des ronds points semblables étaient construits pour rejoindre l'autoroute 30 au sud, il y aurait un peu moins de camions qui emprunteraient la route 132. Comme il y a deux camions sur trois qui doivent emprunter le pont Mercier, les conducteurs de ceux provenant de l'autoroute 15 sud seraient en mesure d'accéder à l'autoroute 30 au sud et ainsi n'auraient pas avoir à emprunter la route 132. Avec le tracé Jean-Leman, ils devront absolument emprunter la route 132 pour se rendre au pont Mercier ce qui contribuerait à maintenir le problème de congestion sur cette route.

Enfin, il est surprenant qu'on allègue des problèmes de fonctionnalité, de sécurité et de visibilité au tracé de l'autoroute 15 car ce ne serait pas la première autoroute au Québec ou aux États-Unis qui sera construite de cette façon à un certain moment donné dans leur parcours. Est-ce que ces autoroutes sont plus dangereuses? Je ne le crois pas.

À mon avis, le tracé Jean-Leman représente des dépenses de 52 M \$ supplémentaires inutiles. Cela est très cher pour permettre la circulation de seulement 10 % du trafic actuel (90 % du trafic continuera de circuler sur la route 132). Encore une fois, ce sont tous les citoyens du Québec, qui devront en payer la facture.

4. Suggestions et commentaires

Je crois que la population a en quelque sorte été dupée dans ce dossier. Ce tronçon Jean-Leman, lequel n'avait pas été essentiel en 2002, s'avère maintenant essentiel à la réalisation de l'ensemble du projet? Alors pourquoi, ce projet ne serait-il pas justement évalué dans son ensemble?

Pour le bien de l'environnement et des finances publiques, vos recommandations devraient être présentées sur le tracé dans sa totalité, lequel devrait être à nouveau comparé avec le tracé nord. Celui-ci est complet et prêt à être réalisé; les études sont réalisées, les modifications au plan ont été effectuées et les coûts évalués. Et comme le parachèvement de l'autoroute 30 se veut une solution aux problèmes chroniques de congestion, il faut vous demander en quoi la réalisation du tracé Jean-Leman et du tracé au sud réglerait ce problème de congestion alors que 90% des véhicules continueront à passer par la route 132.

Que ce soit le projet de référence, la variante ou le tracé présenté par la ville de Candiac, la réalisation de ce tronçon aura des impacts défavorables sur l'environnement : destruction d'autres terres agricoles, de boisés, augmentation du niveau de bruit pour les citoyens avoisinants. Tous ces impacts s'ajoutent à ceux du tracé au sud. De plus, sa réalisation entraînera des coûts supplémentaires pour l'ensemble de la population du Québec.

Nous n'avons pas les moyens de prendre des décisions sans avoir considéré l'ensemble de chaque projet et ce, de façon exhaustive et sérieuse. Par exemple, si une personne demande un prêt auprès de son institution bancaire pour se construire une maison, elle aura plus de chance d'obtenir ce prêt si elle présente l'évaluation des coûts d'une seule pièce plutôt que la maison dans sa totalité. Est-ce que cela veut dire que cette personne aura la capacité de payer? Pas nécessairement.

5. Position face à ce projet

Pour toutes les raisons mentionnées précédemment, je m'oppose fortement à la réalisation de ce projet de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la Ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe.

Je crois que le projet doit absolument être réévalué dans son ensemble et l'option de la route 132 à nouveau considérée afin que vous puissiez faire des recommandations réalistes. Si vous recommandiez de maintenir le choix du tracé au sud, ce que je trouverais dommage car l'autoroute 30 sur la route 132 est l'alternative la plus avantageuses et la plus logique à tous les points de vue, le tracé de l'autoroute 15 devrait être l'option alternative au tracé Jean-Leman.

Je vous remercie de la considération que vous apporterez à ce mémoire.

6. Coordonnées

Sylvie Blais



Téléphone



Montréal, le 14 juillet 2005

Madame Sylvie Blais

Objet : Parachèvement de l'autoroute 30
Estimation des coûts de la partie Est

Madame,

Lors de la consultation publique du Plan de développement durable du Québec qui s'est déroulée à Châteauguay le 3 mars 2005, vous souhaitiez obtenir les coûts des tracés de la partie Est, soit le tracé nord dans l'axe de la route 132 et le tracé au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant.

Dans l'axe de la route 132, les coûts ont été évalués au printemps 2003 à 280 M\$. Cependant, en raison de la complexité du projet, il est probable que ces coûts auraient grimpé au-delà de 300 M\$.

Quand au tracé retenu au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant, il est estimé à 135 M\$. Il faut cependant ajouter à ce tracé, le tronçon Jean-Leman, estimé à 53 M\$.

La reconstruction de la route 132 en boulevard urbain, se déroule comme prévu : les deux premiers kilomètres sont déjà en construction, au coût de 52 M\$, et les 5 kilomètres suivants n'ont pas encore été évalués puisque le Ministère est à la phase conceptuelle et que des discussions avec le milieu sont toujours en cours.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre-adjoint,

Antoine Robitaille, ing.

c. c. M. Alain Cloutier, s.-m.a. du développement durable, des évaluations et du suivi de l'environnement
M. Paul-André Fournier, directeur, BPA-30

217 M\$
selon étude
de LGL
(13 mars 2003)

TOTAL de 188 M\$ vs 275 M\$ { 226 M\$ selon Ministre Marcoux (2004)
40 M\$ pour les 5 km restant (non
9 M\$ différence pour Jean-Leman 3.
(estimé 2005)