

**PROJET DE CONSTRUCTION DU TRONÇON DE
L'AUTOROUTE 30 ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET
L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN À CANDIAC**

Mémoire déposé au

Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

**Préparé par le Comité des Citoyens et Citoyennes
Autoroute 30 sur le route 132/tracé nord**

Présenté par : Viviane Corriveau, présidente

Le 22 septembre 2005

Table des matières

1. Présentation du Comité des citoyens(nes) pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord	1
2. Position de notre Comité concernant le tronçon de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman tel que présenté par le ministère des Transports.	1
3. Actions réalisées par notre Comité de citoyens(nes) pour la promotion de l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132	2
1) Signatures d'appuis de la population.....	2
2) Manifestation d'appuis dans les rues de St-Constant.....	2
3) Résultats des élections provinciales de 2003.....	3
4) Soirée d'informations de novembre 2003, organisée par le ministère des Transports.....	3
5) Questionnaire-réponse au ministère des transports sur son projet de relocalisation du tracé sud.....	3
6) Demandes d'audiences publiques en novembre 2004 pour le tracé sud proposé par le nouveau gouvernement libéral.....	3
7) Demandes d'audiences publiques pour le tronçon Jean-Leman.....	3
8) Appuis de la population à la Protection du territoire agricole lors de la journée porte ouverte de l'UPA de septembre dernier.....	3
9) Dépliants d'informations aux citoyens des villes concernées.....	4
10) Lettres aux ministres, présidents d'association, de syndicats, de Chambre de Commerce et médias d'informations.....	4
11) Listes des appuis à notre demande de réaliser l'autoroute 30 sur la route 132.....	4
12) Carte des deux tracés et photo aérienne des terres agricoles au Sud de St-Constant.....	5
4. La qualité de vie de nos concitoyens est reliée à la route 132	5
1) La position intermunicipale.....	5
2) La position de la fédération de l'UPA de St-Jean/Valleyfield et du syndicat de l'UPA de St-Rémi.....	7
3) La position de la ville de Candiac.....	9
4) La position du Centre local de développement de Roussillon (CLD).....	10
5) La position de la Municipalité Régionale de Comté de Roussillon.....	11
6) La position des gens d'affaires de Roussillon.....	12
7) La position de la Chambre de Commerce de la Rive Sud.....	13
5. Préoccupations majeures des membres de notre comité au sujet de la localisation du tronçon Jean-Leman et de l'autoroute 30 dans les terres agricoles.	14
6. Conclusion	21

ANNEXES

1. Présentation du Comité des citoyens(nes) pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord

Le Comité de citoyens(nes) pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord existe depuis trois ans. Il est formé d'un exécutif de 20 citoyens(nes), appuyé par un comité élargi d'une cinquantaine de citoyens(nes) très impliqués dans le dossier en plus de centaines de citoyens constamment en liaison par internet avec notre comité.

Le Comité des citoyens(nes) pour l'autoroute 30 sur la route 132/tracé nord représente les intérêts de la très grande majorité des citoyens et des agriculteurs dans le dossier de l'autoroute 30 pour le tronçon Candiac/Ste-Catherine. De plus, nous travaillons en collaboration avec le conseil municipal de la ville de Saint-Constant, la Fédération de l'UPA St-Jean/Valleyfield et nous sommes membres de la Coalition nationale pour la protection du territoire agricole, mise sur pied par l'Union des producteurs agricoles du Québec, regroupant près de 1.5 millions de personnes. Cette coalition a fait du dossier de l'autoroute 30, tronçon Candiac/Ste-Catherine, sur la route 132, le symbole de la protection des terres agricoles.

Notre comité a pour but de sensibiliser la population et les gouvernements quant à la préservation des terres agricoles, de l'environnement, de la qualité de vie des 70,000 résidents des villes de Candiac, Delson, Ste-Catherine et St-Constant et, aussi, du développement économique de notre région.

Depuis sa création, notre Comité a toujours eu comme principe de transmettre que des informations basées sur des faits et de façon positive.

Même si nous avons dénoncé ce qui nous apparaissait à l'encontre du bien-être de nos concitoyens, nous l'avons toujours fait de façon respectueuse en faisant appel au gros bon sens et à l'éthique professionnelle des personnes et organismes concernés.

2. Position de notre Comité concernant le tronçon de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman tel que présenté par le ministère des Transports.

Notre Comité a toujours exprimé la nécessité et l'urgence de réaliser la construction du projet de l'autoroute 30 de Candiac à Vaudreuil afin d'assurer une voie de contournement de l'Île de Montréal, tout en privilégiant la réalisation de l'autoroute 30 tronçon Est entre Candiac et Ste-Catherine sur l'actuelle route 132. Cette localisation permettrait de décongestionner la circulation locale, d'accentuer le développement économique régional, d'assurer aux citoyens(nes) de nos quatre villes un accès rapide et sécuritaire à l'hôpital régional Anna-Laberge et réaliser des économies de centaines de millions \$.

L'autoroute 30 sur la route 132 est l'une des deux options des tracés retenus par le Bape en 2002 pour la construction de la voie autoroutière au sud de Montréal. Le MTQ demeure convaincu que cette option du tracé nord est la variante de moindre impact puisqu'elle offre à la population les meilleures garanties et le plus de bénéfices quant à ses retombées dans la région. (Analyse environnementale, décembre 2002).

Cependant, nous rejetons le tronçon Jean-Leman et ses variantes tels que présentés par le ministère des Transports parce que notre Comité est sensible à la protection d'une ressource essentielle à l'autonomie alimentaire des Québécois, c'est-à-dire les terres agricoles. Nous sommes aussi sensible à toutes questions liées à l'environnement et à sa protection. En ce sens, l'étalement urbain constitue une menace pour la zone verte, les boisés, les terres humides situées à proximité des grands centres urbains.

De plus, nous sommes préoccupés par les problèmes importants de sécurité routière que présente la situation actuelle sur la route 132. Le taux d'accident sur ce tronçon (entre Candiac et Ste-Catherine) a atteint un niveau inacceptable et le niveau croissant de la congestion routière que doivent subir nos concitoyens matin et soir exacerbe la situation davantage.

Enfin, notre comité croit qu'il faut rendre accessible par une voie rapide et sécuritaire, l'accès aux nombreux commerces qui se sont établis sur la 132, identifiée comme l'axe de développement économique majeur par la MRC de Roussillon dans son mémoire au Bape du 20 mars 2002.

3. Actions réalisées par notre Comité de citoyens(nes) pour la promotion de l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132

La population, que nous croyons légitimement représenter, à maintes reprises, a témoigné un appui massif à nos différentes actions de promotion pour la construction de l'autoroute 30 sur la route 132 :

1) Signatures d'appuis de la population

En juillet 2002, nous avons recueilli au cours des deux semaines des vacances de la construction plus de 8,000 signatures d'appui pour la construction de l'autoroute 30 de Candiac à Ste-Catherine sur la route 132. Les résultats obtenus en moins de deux semaines étaient très révélateurs de l'appui massif de la population au tracé nord sur la route 132. Cette pétition fut remise (entre autre) au ministère des transports lors de la soirée d'informations tenue à Candiac, fin novembre 2003.

2) Manifestation d'appuis dans les rues de St-Constant

En août 2002, les agriculteurs et les citoyens de la municipalité de St-Constant organisaient une manifestation de près de 1 000 personnes au centre ville demandant au député local son appui pour inviter le gouvernement à construire l'autoroute 30 sur la route 132, le plus tôt possible.

3) Résultats des élections provinciales de 2003

Si l'élection du 14 avril 2003 devait être considérée comme une élection référendaire pour le choix du tracé de l'autoroute 30 comme le prétendaient à cette période les pro-sud, les résultats, selon les statistiques publiées par le directeur général des élections pour les quatre villes concernées (Candiac, Delson, St-Constant et Ste-Catherine) confirment que l'option nord avait recueilli 55% des votes, l'option sud 44% des votes et 4% d'abstention. Cette constatation est basée sur le fait que le Parti Québécois et l'Action démocratique avaient priorisé l'option nord tandis que le parti Libéral avait opté pour l'option sud. Le 4% représente les tiers partis qui n'avaient point identifié une préférence.

4) Soirée d'informations de novembre 2003, organisée par le ministère des Transports

Au cours de cette soirée tenue à Candiac, la très grande majorité des 600 personnes présentes ont clairement exprimé le rejet d'un nouveau tracé sud amélioré (sic) c'est –à-dire localisé à près de 20 mètres des résidences du secteur urbain de la ville de St-Constant. La couverture médiatique (TV, radio et journaux) qui a suivi cet événement en a été fort convaincante du refus des citoyens d'approuver ce projet.

5) Questionnaire-réponse au ministère des transports sur son projet de relocalisation du tracé sud

A la soirée précédemment mentionnée près de 800 des questionnaires d'opinions ont été remis en main propre au personnel du MTQ qui animait cette activité de consultation lui indiquaient clairement que l'autoroute 30 on la voulait au nord et que le tracé sud peu importe l'option, était rejeté. (annexe II)

6) Demandes d'audiences publiques en novembre 2004 pour le tracé sud proposé par le nouveau gouvernement libéral

Suite au volte-face (consécutif à sa soirée de consultation) du ministère des transports de revenir au tracé sud original du Bape 2002, plus de 40 demandes d'audiences publiques furent transmises au Ministère de l'Environnement qui n'a point donné suite aux demandes de consultation des citoyens.

7) Demandes d'audiences publiques pour le tronçon Jean-Leman

En mai 2005, plus de 150 demandes d'audiences publiques furent acheminées par nos sympathisants au ministère du Développement durable. Le ministre accepta de tenir les présentes consultations.

8) Appuis de la population à la Protection du territoire agricole lors de la journée porte ouverte de l'UPA de septembre dernier

Plus de 3,000 citoyens(nes) ont donné leur appui à la Protection des terres agricoles en signant le mémoire de M. Daniel Robidoux, un agriculteur qui perdra une partie de sa terre transmise depuis 5 générations, si l'autoroute 30 se construisait au sud de St-Constant. (annexe III)

9) Dépliants d'informations aux citoyens des villes concernées

Notre Comité a transmis aux cours des deux précédentes années aux citoyens des villes de Delson, St-Constant, Ste-Catherine et le secteur de Candiac concerné par le projet de construction de l'autoroute 30, trois documents d'informations sur le bien-fondé des démarches en faveur du tronçon nord sur la route 132. (annexe IV)

10) Lettres aux ministres, présidents d'association, de syndicats, de Chambre de Commerce et médias d'informations

Dans le but de les sensibiliser au fait que la construction de l'autoroute 30 sur la route 132 est la solution la plus logique, la plus rapide, la plus économique, la plus respectueuse du consensus régional (villes, MRC, CLD, Chambre de commerces, Associations, population, etc.), celle qui assure le contournement de l'Île de Montréal et la circulation fluide et sécuritaire sur cette voie locale, nous avons transmis une multitude d'informations aux personnes suivantes :

Premier ministre du Québec,
Ministre des Transports,
Ministre du Développement durable,
Ministre de l'Agriculture
Ministre de la Santé,
Ministre des Finances,
Ministre fédéral des Transports
Président Chambre de Commerce de la Rive sud,
Président du CRE Montérégie, etc.

(annexe V)

11) Listes des appuis à notre demande de réaliser l'autoroute 30 sur la route 132

- La Coalition nationale qui a fait de l'autoroute 30 au nord le symbole de la protection des terres agricoles

Union des producteurs agricoles (UPA)
Association professionnelle des chauffeurs de camion
Coop des camionneurs (APCC)
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)
Confédération des syndicats nationaux (CSN)
Centrale des syndicats du Québec (CSQ)
Coopérative fédérée de Québec, la Fondation québécoise en environnement
Ordre des agronomes du Québec (OAQ)
Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)
Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREMtl), Équiterre, Greenpeace.

- Les organismes et associations qui se sont prononcés positivement en 2002 pour l'autoroute 30 sur la 132

Association des gens d'affaires de Roussillon
Association des gens d'affaires de La Citière
Contacts Roussillon de Candiac
CIT Roussillon, Comité Inter-municipal de Transport
CLD Roussillon, Centre Local de Développement
MRC Roussillon, Municipalité Régionale de Comté
Regroupement pour le Développement de la rue St-Pierre
Fondation Royal-Roussillon, pour la protection du patrimoine
CRDM, Conseil Régional du Développement de la Montérégie
Chambre de Commerce et de l'Industrie de la Rive-Sud
Comité Inter-régional de l'autoroute 30 tronçon Châteauguay-Vaudreuil
Union des Producteurs Agricoles (UPA)
Commission de Protection du Territoire Agricole (CPTAQ)

12) Carte des deux tracés et photo aérienne des terres agricoles au Sud de St-Constant

(annexe VI)

4. La qualité de vie de nos concitoyens est reliée à la route 132

Pour la qualité de vie de notre communauté, notre Comité rejette le projet du MTQ relatif à la construction du tronçon Jean-Leman et de l'autoroute 30 dans les terres agricoles.

Il préconise, entre le tronçon de l'autoroute 30 de Sorel à Candiac et le tronçon de Châteauguay à Ste-Catherine, le chemin le plus court entre deux points la construction de l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132. Ce tracé étant le seul à présenter un parcours fluide et sécuritaire tant pour la circulation du transit (voie de contournement de l'Île de Montréal) que pour la circulation locale.

A l'appui de notre choix, (la 30 sur la 132) nous vous rappelons les RECOMMANDATIONS DES ORGANISMES SUIVANTS , quant à la localisation de l'autoroute lors des audiences publiques du Bape en 2002 :

1) La position intermunicipale

Le comité intermunicipal de l'autoroute 30 a été formé suite à l'initiative des villes de Ste-Catherine, Delson, St-Constant et Candiac dans le but d'étudier les composantes du projet de parachèvement de l'autoroute 30 et d'articuler une position commune aux quatre municipalités par rapport à ce projet. *Les conseils municipaux ont entériné la position du comité à l'effet de privilégier la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, soit le tracé nord.*

Les principaux motifs qui ont justifié cette position s'articulent autour des constats suivants tirés des études du MTQ :

En matière de sécurité et de déplacement

Le projet représente pour les citoyens une solution plus sécuritaire pour ses déplacements. En diminuant le taux d'accident de 2,31 pour un boulevard urbain (tel que le boulevard Taschereau) à 0,77 pour le concept proposé.

Le projet représente des gains en temps de déplacement pour l'ensemble des citoyens. En offrant la possibilité de traverser le tronçon autoroutier en 4,8 minutes ou d'utiliser les voies de service pour faire le parcours en 12,54 minutes. Un boulevard urbain exigerait 14 minutes pour traverser la zone urbaine avant d'avoir accès au réseau supérieur.

En matière environnemental

Le projet présente une amélioration au niveau de la qualité de l'air et du climat sonore par rapport au statu quo. Cette situation s'explique par la vitesse des déplacements et par le profil en dépression des voies rapides. Cependant, des mesures de mitigation supplémentaires devront être ajoutées afin de réduire au minimum les impacts reliés à ces deux aspects du projet.

En matière de développement économique

Les espaces de développement disponibles le long de l'emprise de la 132 sont relativement importants, soit plus de 900 000 m² (600 000 m² commercial et 300 000m² industriel). La venue de l'autoroute dans l'axe de la 132 suivant la version de février 2002 et les accès au réseau autoroutier, favorise le développement de projets commerciaux à vocation régionale. La venue de commerces à rayonnement régional devrait renforcer la structure commerciale. Cette situation permettra de faire bénéficier aux municipalités tout comme aux citoyens des retombées fiscales et de l'augmentation de l'offre commerciale reliées à ces investissements.

En matière urbain

Le paysage urbain et les conditions, pour exercer les fonctions existantes le long de la 132, exigent une intervention immédiate. Cette situation est le résultat de plusieurs années d'incertitude en ce qui concerne le projet d'aménagement de l'emprise de la 132 qui s'est confrontée à la croissance urbaine des villes qu'elle traverse. La trame urbaine actuelle le long de la 132 présente des déficiences importantes en matière d'aménagement, qui provoque des répercussions sur la qualité de vie des citoyens des villes touchées. Les débits de circulation, le nombre important d'accident, le bruit, l'éloignement des commerces de la chaussée, l'aménagement des intersections, les nombreux feux de circulation, etc. sont tous autant d'éléments qui nous obligent à intervenir rapidement.

Les fonctions actuellement présentes le long de la route 132 sont majoritairement autres que résidentiel. Le tissu urbain le long de l'emprise correspond donc à la venue de l'autoroute. De plus, la présence de ce type de fonction sur une bande le long de la 132 permet d'y concentrer des usages étant les moins influencés par les contraintes associées à la circulation. Même, si les impacts sur le milieu résidentiel sont évidents, la bande la plus directement touchée par les impacts est composée majoritairement de fonctions compatibles.

La croissance enregistrée dans la région et plus particulièrement dans les quatre villes touchées, nous permet de conclure que des interventions sont nécessaires sur la 132 afin de répondre à la demande en déplacement. Les études du ministère démontrent que la proportion de la circulation locale sur la future 30 (dans l'axe de la 132) augmentera au cours des prochaines années. Enfin, la trame urbaine des quatre municipalités nous permet d'observer un étalement tout au long de la 132 des fonctions commerciales et industrielles. Suivant ces observations, le projet (version de février 2002) permet de bien s'insérer à l'intérieur de la forme et des fonctions urbaines présents et à venir suivant le concept suivant :

- Les activités riveraines à la 132 seront desservies par les voies de service de l'autoroute (2 voies par direction). Cette situation représente une nette amélioration par rapport à la situation existante.
- Les espaces de développement d'importance (parc industriel Champlain, parc industriel Ste-Catherine, Power centre de St-Constant, triangle Candiac, secteur Georges Gagné à Delson) seront tous directement reliés au réseau supérieur, ce qui éliminera la circulation de transit sur les voies de service.
- Les accès au réseau supérieur correspondent aux principales collectrices. Cette conception permettra aux citoyens d'avoir accès directement au réseau supérieur et ainsi de libérer les voies de service pour la circulation locale.

2) La position de la fédération de l'UPA de St-Jean/Valleyfield et du syndicat de l'UPA de St-Rémi.

Depuis fort longtemps, notre organisme et nos membres se sont préoccupés de la localisation éventuelle de l'autoroute 30 dans leur milieu.

Il est important de rappeler, que la portion du projet objet des présentes audiences s'intègre dans un projet plus global, devant permettre le contournement de la Ville de Montréal.

Commentaires et point de vue relativement aux tracés proposés :

Option nord :

Optimale sur le plan de la réduction des impacts sur le territoire agricole, sur les pratiques et sur l'agriculture.

Permet le regroupement des équipements routiers dans un secteur déjà planifié à cet effet et organisé à cette fin.

Correspond à l'utilisation d'une ère expropriée et prévue pour ce type d'affectation et ce depuis de très nombreuses années.

Permet d'éviter le gaspillage éhonté d'espace qui provoquerait la création d'un second corridor sis au sud et la sous utilisation des espaces sis au nord et prévus à cette fin.

Le développement commercial et économique de l'axe 132, s'est réalisé en connaissance des faits et en tenant compte de l'arrivée et de l'implantation éventuelle d'une infrastructure de cet ordre.

L'utilisation du corridor 132 permet d'envisager la combinaison de deux objectifs, à savoir la desserte locale et de transit et ce par :

- l'optimisation de la route 132;
- la construction de l'autoroute 30.

Option sud :

Comporte des impacts majeurs sur le territoire agricole, sur les pratiques culturelles et sur l'agriculture.

Cette option:

- déstructure le milieu agricole concerné;
- déstabilise la structure foncière et économique des entreprises agricoles concernées;
- Amène une révision de l'affectation et de l'utilisation agricole pour les superficies requises pour les fins de construction et d'implantation de l'autoroute 30 dans le milieu;
- crée des perspectives agricoles négatives pour les superficies enclavées entre les limites sud des périmètres urbains des municipalités concernées et la limite nord de l'emprise de l'autoroute 30, entre autre dû à la croissance de la pression urbaine que provoquerait nécessairement l'intrusion de l'autoroute dans ce secteur;
- correspond à une perte nette directe de sols de haut potentiel agricole, alors que le MTQ détient déjà ces mêmes espaces dans le corridor nord;
- création et introduction d'un nouvel axe de transport lequel ne répond pas de façon optimale aux besoins de la clientèle locale, entre autre dû aux accès limités à l'autoroute 30.

Le tracé sud ne correspond pas à la définition d'un tracé de moindre impact, il ne comporte aucune mesures de mitigations adéquates relativement à :

- impact sur les entreprises agricoles concernées et leurs perspectives d'avenir en terme de perte nette d'espace,
- peu de possibilité pour les entreprises touchées de refaire leur situation foncière et de recréer leur capacité et potentiel de production.
- ne permet pas le regroupement des équipements et des infrastructures de transport, objectif qui de notre avis doit être privilégié.

Suite à l'analyse du projet :

« Les producteurs et productrices agricoles et leur organisation professionnelle l'UPA après analyse du dossier, estiment que seul le tracé nord (corridor de la route 132) est de nature :

- à répondre aux besoins de transport exprimés par la population locale et régionale;
- à répondre aux objectifs de desserte optimale pour la circulation locale et de transit;
- à réduire efficacement les impacts du projet sur le territoire agricole et l'agriculture.

3) La position de la ville de Candiac

Le positionnement de la ville de Candiac dans ce dossier s'appuie sur les constants suivants :

- le projet d'une autoroute complète sur la Rive-Sud de Montréal est jugé essentiel au développement des activités économiques de la région de Roussillon;
- le dossier de l'autoroute 30 origine de la fin des années 60 et au début, l'autoroute 30 devait remplacer la route 132. a cet égard, le développement du territoire de Candiac était déjà amorcé à proximité de la route 132 (ancienne 9c);
- actuellement, la ville de Candiac accueille sur son territoire une composante de cette autoroute 30, soit l'échangeur rendu nécessaire par le croisement de la route 132 avec l'autoroute 15;
- outre l'échangeur, un autre segment autoroutier est construit, laissant entre les deux une portion de route nationale (132) rendue inadéquate quant à sa géométrie, sa capacité, sa sécurité, etc;
- l'emprise nécessaire à la réalisation du tronçon Candiac/Ste-Catherine a été acquise dès 1968, soit au moment de la planification de l'ensemble du projet de l'autoroute, lequel privilégiait l'axe de la route 132 telle qu'elle est actuellement connue;
- les règles en matière environnementale requièrent notamment la réalisation d'étude d'impacts, dont l'un des principaux objectifs vise l'évaluation d'un scénario alternatif;
- le dépôt d'une étude d'impact comportant l'analyse de deux options, laquelle conclut au fait que le corridor du tracé nord (actuelle 132) est celui qui présente le moins d'impacts négatifs;
- l'implication des représentants de la Ville de Candiac au sein du comité intermunicipal eu égard à l'examen de l'étude d'impact favorisant le tracé nord;
- les négociations entre les municipalités et le Ministère des transports considérant dans un premier temps le fait que le tracé nord soit préférentiel mais qu'il engendre quand même des contraintes importantes en terme d'insertion dans le milieu urbain et que, dans un deuxième temps, des représentations sérieuses et soutenues ont conduit à l'élaboration de propositions et de moyens concertés visant à s'assurer la limitation de l'ensemble des différents impacts, lesquelles ont été prises en considération par le ministère des Transports;
- l'existence de règles, de politiques et de lois en matière d'aménagement du territoire limitant les interventions au niveau de la gestion de l'urbanisation;

- la problématique actuelle de la route 132 en termes d'achalandage, de niveau de sécurité pour les usagers (piétons, cyclables, véhiculaires), de contraintes reliées aux diverses pollutions (poussière, bruit, etc.) des risques générés par certains utilisateurs (camionnage vs matière dangereuse), etc.

Somme toute la ville de Candiac est consciente des impacts engendrés par la construction d'une autoroute en milieu urbain, mais privilégie tout de même le tracé nord compte tenu des améliorations actuellement consenties. *Aussi la ville de Candiac considère que la route 132, telle qu'actuellement connue présente, d'énormes déficiences qui ne feront que s'aggraver dans l'éventualité où l'autoroute projetée soit construite dans la partie sud du territoire.*

4) La position du Centre local de développement de Roussillon (CLD)

Le journal Le Reflet, le 30 mars 2002, titrait :

Le développement économique passe par la 30 sur la 132.
Le Centre local de développement (CLD) de Roussillon a produit un mémoire-plaidoyer en faveur de la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132.

Pour le CLD de Roussillon, le parachèvement de l'autoroute 30 est une priorité pour le développement économique et social de la région. La logique économique l'inscrit dans l'axe de la route 132 pour ses quatre raisons :

- a) La route 132 est une artère commerciale et industrielle essentielle. Les expropriations de terrains ont été faites depuis 30 ans dans le but de la parachever en autoroute, à la connaissance de tous.
- b) Le tracé proposé permettrait le développement actuel et futur des parcs industriels (Candiac, Châteauguay, Delson et Ste-Catherine) et isolerait le trafic de transit et local afin de faciliter l'accès aux commerces.
- c) Le parachèvement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 amènerait la venue et la réalisation de projets industriels et commerciaux d'envergure.

Aux dires de Mme Laurencelle, la réalisation de ces projets permettrait d'offrir à la population actuelle des emplois stables et durables.

« Présentement, selon nos études, 30% de la population vit et travaille sur le territoire : la population totale est jeune, éduquée et constitue un potentiel de main-d'œuvre intéressant pour l'entrepreneuriat. L'arrivée de nouvelles entreprises signifie donc pour nous un enrichissement collectif ayant des retombées plus que positives »

- d) Ce nouveau lien favorisera les échanges nationaux et internationaux.

5) La position de la Municipalité Régionale de Comté de Roussillon.

L'autoroute 30 a toujours été une préoccupation pour la MRC de Roussillon. Depuis 1984, ce projet occupe une place importante dans tous les documents de planification réalisés par la MRC.

La MRC considère que l'ensemble du projet de l'autoroute 30, est indispensable au réseau routier de la MRC. Sans la réalisation de ce projet, le développement économique de la MRC est compromis. En raison de la discontinuité du réseau autoroutier, les investissements qui ont été consentis sur le réseau au cours des dernières années ne permettent pas le développement optimal du territoire de la MRC. Le gouvernement du Québec doit aller de l'avant avec le présent projet.

La MRC de Roussillon accepte le tracé du ministère des Transports qui prévoit construire le tronçon de l'autoroute 30 entre Ste-Catherine et l'autoroute 15 dans l'axe de l'actuelle route 132. Selon les différentes études réalisées à ce jour, il s'agit de la solution de moindre impact sur le milieu et elle permet de régler les problèmes existants.

L'autoroute 30 dans le contexte de la planification régionale:

Dans les faits, autant que dans les documents de planification, la route 132 constitue l'axe structurant du développement économique et commercial de la MRC de Roussillon. La très grande majorité des commerces et entreprises de nature régionale de la partie Est du territoire s'y sont implantés. Soulignons que la plupart de ces commerces ont choisi de s'y installer après l'acquisition de l'emprise de la future autoroute 30 par le ministère des Transports en 1967.

Encore aujourd'hui, des investissements commerciaux majeurs choisissent le positionnement avantageux de la route 132 : Wall Mart, SuperC, Canadian Tire, concessionnaire Honda, etc., et d'autres projets de même envergure sont actuellement en discussion. Ces investissements importants confirment le rôle de la route 132 comme axe économique régional structurant. De plus, la route 132 constitue l'axe de desserte régionale des parcs industriels de l'Est de la MRC.

Sur le plan du transport, une autoroute 30 incomplète ne permet pas de structurer efficacement les déplacements régionaux à l'intérieur même du territoire de la MRC. Cette discontinuité du réseau autoroutier génère de nombreux problèmes sur l'actuelle route 132. A ce titre, le ministère des Transports décrivait ainsi, lors de la première partie des audiences publiques, les nombreuses problématiques observées sur la route 132 :

« (...) la question des conflits d'usage entre le trafic local et le trafic de transit et ce, au détriment de l'ensemble des usagers, la difficulté aussi pour les piétons de traverser d'une manière sécuritaire cet axe routier, la question des accidents; évidemment la congestion; des mouvements de circulation qui sont laborieux à maints endroits; la croissance démographique et, conséquemment, l'augmentation prévisible du débit de circulation sur la route 132; finalement, l'accessibilité au marché extérieur et à

l'ensemble des régions et ce, pour l'ensemble des agents économiques, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle nationale. »

En ce qui concerne la sécurité routière, les statistiques du ministère des Transports indiquent qu'il y a actuellement 26% plus d'accidents sur la route 132 que sur la moyenne des routes nationales du Québec. Entre 1996 et 2000, on dénombrait 1577 accidents sur la route 132 entre Ste-Catherine et l'autoroute 15. Selon les projections du ministère, en 2016, une route 132, sous la forme d'un boulevard urbain, pourrait compter plus de 430 accidents annuellement.

Toute cette problématique reliée à la discontinuité de l'autoroute 30 constitue une préoccupation majeure pour la MRC. Mentionnons que cette préoccupation était déjà présente dès le début du processus d'élaboration du premier schéma d'aménagement au début des années 1990. La MRC de Roussillon reconnaissait alors la nécessité d'implanter un lien routier et autoroutier dans un axe Est-Ouest. Au fil des ans, la MRC s'est ralliée au projet du ministère des Transports qui privilégie le prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 actuelle.

Dans le cadre des audiences publiques du Bape, nous avons pu constater que la situation actuelle sur la route 132 présente des problèmes importants de sécurité routière et de pollution par le bruit tout en créant une séparation dans la trame urbaine de ce secteur de la MRC. Le taux d'accidents pour ce tronçon de route a atteint un niveau inacceptable et le niveau croissant de la congestion que doivent subir nos citoyens matin et soir exacerbe la situation davantage.

Nous croyons qu'il y a urgence de rectifier cette situation dans les plus brefs délais. Le ministère est conscient de la déficience de ce tronçon de route et propose une solution globale dans un avenir rapproché. La proposition du MTQ, présentement sous étude, propose d'intervenir sur la route 132 pour la transformer en autoroute. Le MTQ espère ainsi corriger les problèmes les plus aigus qui existent aujourd'hui dans ce corridor routier.

La proposition du promoteur respecte les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire pour la grande région de Montréal.

En conséquence, la MRC de Roussillon accepte le tracé d'autoroute 30 proposé par le MTQ, soit de construire un tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Ste-Catherine dans l'emprise de l'actuelle route 132 dans le respect d'un aménagement adapté au contexte urbain du territoire.

6) La position des gens d'affaires de Roussillon

Extrait du mémoire (18mars 2002)

"L'Association des gens d'affaires du Roussillon (AGA Roussillon) est composée de représentants d'entreprises commerciales et industrielles dans les municipalités de Delson, St-Constant et de Ste-Catherine. L'AGA du Roussillon désire vous faire connaître sa position sur le projet de construction de l'autoroute 30.

Vu le consensus intervenu au sein des membres du comité inter municipal, composé d'élus des municipalités de Candiac, Delson, Ste-Catherine et St-Constant relativement au tracé de l'Autoroute 30 sur l'actuelle route 132.

Vu les réponses données par les divers intervenants et représentants des ministères concernés lors de la tenue des séances publiques devant le Bape.

Vu la nécessité de la construction d'une voie rapide dans les plus brefs délais de façon à favoriser l'économie locale et régionale.

Vu l'assurance que les dispositions seront prises et qu'une personne sera responsable d'harmoniser et l'atténuer les impacts négatifs pour les commerçants et industriels dont les places d'affaires sont situées le long de parcours prévu pour les travaux.

Vu que cette personne verra à acheminer les inquiétudes des commerçants et industriels concernés aux professionnels, entrepreneurs et représentants du ministère des transports au cours de travaux de façon à ce que des solutions soient trouvées pour minimiser les conséquences des travaux.

Vu la position favorable du CLD relativement au tracé projeté.

Après plusieurs réunions et suite aux réponses données par les divers intervenants et, pour les motifs exprimés ci-haut, la présente est pour vous aviser de l'appui unanime des membres du conseil d'administration relativement au tracé projeté de l'autoroute 30 sur le site actuel de la route 132.

7) La position de la Chambre de Commerce de la Rive Sud

Lettre extraite du Journal l'Information d'affaires Rive-Sud, juin-juillet 2003:

Autoroute 30 : Plaidoyer en faveur du tracé nord.

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud prend position en faveur du tracé nord, dans l'axe de la route 132, entre Candiac et Ste-Catherine

La route 132 entre Candiac et Ste-Catherine, est prête à recevoir une autoroute dès maintenant, contrairement au tracé sud, qui doit traverser les terres agricoles, ce qui reporterait le début des travaux en 2010 (rapport du Bape p.63)

Aussi, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud demande t-elle au gouvernement du Québec de retenir l'option du tracé nord (soit l'axe de la 132) et de commencer les travaux de construction à l'automne 2003.

La Chambre considère que tout ce qui devait être fait, en termes d'études, de consultation et de réflexion, a été fait et bien fait. Plutôt que de remettre en cause le sérieux des démarches réalisées, en reprenant tout à zéro. Elle estime que le gouvernement du Québec devrait démontrer clairement à la population que « le grand changement » promis est effectivement en train de s'opérer et nous pourrions enfin compter sur des actions concrètes.

La solution la plus appropriée est de respecter les échéanciers déjà avancés et l'ensemble de l'entente conclue avec le gouvernement fédéral. A cet effet, nous vous rappelons que le tracé nord avait obtenu un large consensus et l'appui de la majorité de la population.

Nous ne vous demandons rien d'autres, monsieur le Premier Ministre, que de respecter vos engagements quant à la démocratie et l'autonomie locale, que vous avez défendues avec tant de conviction au cours des dernières années.

Le président, Denis Marcil

5. Préoccupations majeures des membres de notre comité au sujet de la localisation du tronçon Jean-Leman et de l'autoroute 30 dans les terres agricoles.

Les membres de notre comité sont fortement préoccupés par les retombées très négatives qu'engendrera la localisation de cette autoroute dans les terres agricoles.

Nous estimons, entre autres, que ce projet, s'il devait se réaliser au sud de St-Constant, contribuera de façon irréversible à la destruction de centaines d'hectares d'excellentes terres agricoles, accentuera les problèmes de fluidité et de sécurité sur la route 132, bafouera les principaux principes du projet de la politique de développement durable et nécessitera des dépenses financières très largement supérieures, pour sa réalisation au Sud comparativement à sa localisation au nord sur la route 132.

1) La protection des terres agricoles

Les bons sols agricoles doivent être préservés à des fins agricoles, un impératif qui ne tolère aucune négligence puisqu'il en va de l'autonomie et de la sécurité alimentaire de notre société (réf. Ordre des Agronomes du Québec).

Pour le président de l'UPA, il devient urgent d'agir et d'envoyer un signal clair aux décideurs afin qu'ils mettent un frein au développement incohérent en zone agricole. « Les terres cultivables représentent moins de 2% du territoire québécois. Elles sont fragiles et non renouvelables, précise t-il. Ainsi, chaque parcelle qu'on cède à la construction d'une autoroute, d'un terrain de golf, d'un projet domiciliaire ou industriel, ou encore d'une exploitation minière, ne sera plus jamais cultivée. Nous ne souhaitons pas laisser que du béton et de l'asphalte en héritage aux générations futures ». de déclarer M. Pellerin.

« Le dossier de parachèvement de l'autoroute 30 est devenu un symbole de lutte du monde agricole et de tous les gens désireux de préserver les terres agricoles au Québec. Et c'est de la pure négligence de la part du gouvernement que de s'attaquer à ce symbole ».

Depuis plus de 30 ans, le gouvernement du Québec projette de construire une autoroute qui contournerait l'Île de Montréal. Le monde agricole a déjà largement contribué en permettant au ministère des Transports du Québec (MTQ) d'utiliser son territoire agricole pour le passage des autres tronçons de l'autoroute 30. Rappelons qu'après sa réalisation complète, 78% de l'autoroute 30 passera en zone agricole. Le corridor de la route 132 a d'ailleurs été exproprié pour accueillir l'autoroute 30. Le développement commercial et économique de l'axe 132 s'est d'ailleurs réalisé en tenant compte de l'implantation éventuelle d'une infrastructure de cet ordre.

Le décret adopté par le gouvernement du Québec, en février 2003, autorisait pourtant la construction de l'autoroute 30 sur la route 132 (tracé nord) en épargnant ainsi les terres agricoles.

Dans ce dossier, le gouvernement ne peut ignorer les avis émis par la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) qui a jugé le tracé en zone agricole inacceptable deux fois plutôt qu'une. Dans le premier avis rendu public le 9 octobre 2002, il est mentionné qu'en passant sur le tracé Sud, 99 hectares de sols à haut potentiel agricole seraient automatiquement soustraits. De plus, 364 hectares seraient enclavés entre l'autoroute et la zone urbaine. Un autre volet du projet, à l'est de l'autoroute 15, soustraira 61 hectares au territoire agricole. Au total, ce sont plus de 500 hectares de terres agricoles qui perdront à moyen terme leur vocation première visant à nourrir la population. Le second avis, émis le 11 février 2004, mentionna que l'article 62 de la Loi sur la protection du territoire agricole ne peut servir de prétexte à la réalisation du tracé dans les terres agricoles, car il existe une solution évidente de remplacement, parfaitement viable sur la route 132.

« Si le gouvernement donne son aval à ce projet qui bafoue les principes mêmes de sa propre loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, c'est l'avenir de toute l'agriculture pratiquée au Québec qui s'en trouvera menacée » conclu Normand Gagnon.

« La rareté des terres cultivables à l'échelle du Québec et les menaces qui pèsent sur elles commandent une orientation ferme de la part du gouvernement du Québec et une vigilance soutenue des instances vouées à la protection du territoire agricole » déclare Mme Joanne Lalumière, présidente du comité exécutif de la fondation québécoise en environnement.

« Le Coopérative fédérée de Québec est un joueur majeur dans l'industrie agricole. Il est donc normal que nous ayons le désir de protéger la zone agricole qui est, somme toute, le « lieu de travail » de nos membres. Il est de notre devoir et de notre volonté de sensibiliser nos dirigeants à la nécessité de résister aux pressions indues sur le territoire agricole », a affirmé le premier vice-président de la Coopérative fédérée de Québec, lui-même producteur agricole, M. Ghislain Cloutier.

La Coopérative fédérée de Québec souhaite donc que le gouvernement réaffirme avec vigueur les grands principes établis par la Loi sur la protection du territoire agricole. « Il n'y a qu'une infime partie du territoire québécois qui est cultivable et nous devons tout mettre en œuvre afin de le préserver. Le territoire agricole est l'héritage que nous léguons aux générations à venir. C'est le fondement du secteur agroalimentaire québécois et la base de l'économie des régions, a ajouté M. Cloutier.

Montréal, le 2 avril 2004, selon un sondage Som réalisé pour le compte de l'Union des producteurs agricoles (UPA), 98% des Québécois sont favorables à la protection des terres agricoles. La forte majorité des répondants (65%) croit même que ces terres devraient être « mieux » protégées qu'elles ne le sont aujourd'hui et très peu (2%) prônent un relâchement à cet égard.

Les membres de notre comité sont entièrement d'accord avec les prises de position des organismes précédemment cités. D'ailleurs, lors de la journée « Portes ouvertes » de l'UPA dimanche le 11 septembre dernier, nous avons recueilli pour appuyer le mémoire de M. Daniel Robidoux dont le tracé de l'autoroute 30 traverse ses terres agricoles près de 4 000 signatures d'appuis de citoyens de toutes allégeances politiques et de diverses localités scandalisées de voir le gaspillage honteux d'excellentes terres agricoles pour la construction d'une autoroute quand il existe une alternative sur la route 132, prévue depuis plus de 30 ans.

2) La politique de développement durable.

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

Nous croyons donc qu'il est important de freiner l'étalement urbain dans le cadre d'un Plan de développement durable. Pour ce faire, le gouvernement doit :

- Assurer le maintien de la zone agricole à son niveau actuel, particulièrement autour des agglomérations urbaines, et permettre son accroissement
- Favoriser la pratique des activités agricoles respectueuses de l'environnement
- Protéger les boisés 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 dépôt ou de tronçon 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.

Les membres de notre comité croient que le gouvernement pour la réalisation de l'autoroute 30 doit se comporter en citoyen responsable et respectueux de l'environnement, des boisés, des milieux humides, des terres arables et du patrimoine. En agissant ainsi, la population pourra reconnaître le sérieux de la démarche gouvernementale quant au respect de l'environnement, des ressources naturelles et culturelles.

Les membres de notre comité désirent souligner que le projet de l'autoroute 30 en zone agricole de St-Constant (tracé sud) viendra bouleverser la qualité de vie de plusieurs milliers de citoyens qui se sont établis dans ce secteur en croyant, depuis plusieurs décennies que l'autoroute 30 passerait dans l'axe de la route 132.

Les résidants du secteur Sud de St-Constant, et ceux du secteur rural, demeurent dans un secteur très calme actuellement et presque exempt de pollution atmosphérique. La venue de l'autoroute 30 en zone agricole viendra perturber gravement la tranquillité et la qualité de l'air des résidants du secteur sud et rural. « Habiter près des routes à fort trafic a des conséquences sur la santé qui vont bien au-delà de ce qui peut être attribué à la pollution atmosphérique de fond. (Université de Bâle) La Presse, 19 sept. 2005.

Bruno Bisson dans le journal La Presse 20-05-05 : Les personnes âgées qui vivent à proximité des autoroutes et des grandes artères de circulation de Montréal couvrent 30% plus de risques d'être hospitalisées à cause de problèmes pulmonaires que celles qui habitent des rues résidentielles où il y a moins de trafic, révèle une étude publiée mercredi par la Direction de santé publique (DSP) de Montréal.

Nous désirons aussi attirer l'attention sur les effets néfastes, pour les récoltes, de la pollution atmosphérique qui sera engendrée par l'autoroute en milieu agricole.

Le Comité désire également attirer l'attention du ministère de l'Environnement quant à la destruction des derniers boisés en milieu humide qui se trouvent dans la zone prévue pour la construction du tracé sud de l'autoroute 30. Certains de ces boisés servent d'habitat naturel à plusieurs espèces d'oiseaux et de petits mammifères ainsi qu'aux cerfs de Virginie. Ces derniers se déplacent au cours de l'été couvrant ainsi l'ensemble du territoire périphérique. L'habitat des cerfs de Virginie est encore plus important à l'Est de l'autoroute 15 (tronçon Jean-Leman du tracé sud de l'autoroute 30). La conservation des derniers boisés de la MRC Roussillon s'inscrit donc parfaitement dans un projet de développement durable.

Le Comité vous souligne l'impact positif sur la qualité de vie qu'aurait la construction de l'autoroute 30 sur la route 132. A cet effet, plusieurs mesures présentées par le ministère des Transports et acceptées par le ministère de l'Environnement en 2002, visait à améliorer la qualité de vie des citoyens. Parmi ces mesures, il était envisagé de planter plusieurs arbres afin d'améliorer l'aspect visuel et la qualité de l'air dans l'axe de la route 132.

Le comité tient à vous souligner que le projet du ministère des Transports du Québec du tracé en zone agricole de l'autoroute 30, malgré les mesures d'atténuation envisagées, ne respectera pas la qualité du milieu de vie que connaissent actuellement les résidants du secteur (aspect visuel, aspect sonore, qualité de l'air, etc.)

A notre avis, le tracé sud de l'autoroute 30 constitue une agression environnementale, une attaque envers le milieu de vie des citoyens et des agriculteurs. Ce tracé causera des dommages permanents sur les repères visuels et les mises en scène rurale et villageoise de St-Constant. Ces dommages auront un caractère irréversible et perturberont l'environnement du paysage humanisé de ce secteur caractérisé par le contact entre le milieu urbain et le milieu rural. Cet environnement sera déstructuré dans son organisation spatiale par la construction de viaducs et de leurs talus dans tous les rangs et à la périphérie du village. En conséquence, il annulera tous les travaux réalisés depuis plusieurs années afin de protéger et de mettre en valeur ce secteur par divers programmes financés, entre autres, par des fonds publics.

Cependant, le Comité tient à vous souligner, que le projet de l'autoroute 30 sur la route 132 prévoit plusieurs mesures de réduction du bruit, de la pollution en plus d'améliorer l'aspect visuel, la sécurité des piétons, cyclistes et automobilistes.

De plus, le projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 prévoit aussi la décontamination de plus de 17 sites le long de cette route. Cela constitue une amélioration de la qualité de vie des citoyens en évitant la contamination de la nappe phréatique.

Notre Comité tient à vous souligner que le projet du tracé sud de l'autoroute 30 en secteur agricole de St-Constant ne rencontre d'aucune façon cet objectif du Plan de développement durable.

La mise en valeur du patrimoine naturel agricole ne passe assurément pas par la destruction de 500 hectares d'excellentes terres agricoles pour la construction d'autoroute et ses effets pervers d'étalement urbain. Le tracé sud viendra perturber les façons de faire des agriculteurs qui devront travailler sur des terres enclavées et d'autres situées à proximité de l'autoroute.

A la page 18 du Plan de développement durable du Québec, le gouvernement mentionne les significations du développement durable dans ses actions. Une d'entre elles mentionne que le gouvernement doit « veiller à ce que les décisions prises aujourd'hui ne viennent pas compromettre les occasions de développement des générations futures ».

Notre Comité souligne que le gouvernement ira à contresens de cette signification en réalisant l'autoroute 30 en zone agricole plutôt que sur la 132 pour les raisons suivantes :

- Les terres agricoles cultivables sont de plus en plus rares au Québec, en particulier celles de catégorie 2. Ces terres sont faciles à cultiver et elles nécessitent peu d'intervention pour les récoltes. C'est exactement la catégorie de terres qu'on retrouve dans l'axe du tracé en zone agricole de St-Constant. De plus, leur situation géographique fait en sorte qu'elles bénéficient de conditions pédo-climatiques favorables aux récoltes abondantes. La construction d'une autoroute détruira plus de 500 hectares de terres et il est à prévoir qu'avec l'étalement urbain qui en découlera, ce nombre augmentera par la suite. Il y aura donc un effet sur les générations futures, sur la relève agricole et sur l'autonomie alimentaire des Québécois.

- Le tracé en zone agricole (tracé sud) qui aura 13 km (comparativement à 7 km dans l'axe de la 132) doublera les émissions de GES dans l'atmosphère avec des conséquences sur la santé des résidents actuels et futurs. A cela il faudra ajouter les émissions de CO2 causés par la congestion, qui est l'apanage des boulevards urbains, comme pourrait l'être la route 132 dans l'éventualité de la réalisation du tracé en zone agricole. (voir la carte à l'annexe A)

A cet effet, on peut lire, dans un mémoire publié sur le site de Greenpeace, concernant Kyoto au Québec, « que 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 annulés par l'augmentation du nombre de véhicules et les distances parcourues ».

Voilà pourquoi, nous croyons qu'il est préférable de construire un tronçon moins long soit celui dans l'axe de la 132 (tracé nord).

a) Les problèmes de sécurité et de fluidité sur la route 132

La réalisation d'une voie de contournement de l'Île de Montréal par la construction du tronçon Jean-Leman et l'autoroute 30 dans les terres agricoles ne permettra d'aucune façon d'améliorer la sécurité et la fluidité sur la route 132.

La problématique actuelle, même si on devait transformer la 132 en boulevard urbain, demeurera la même : achalandage, niveau de sécurité pour les usagers (piétons, cyclistes, véhicules), pollution atmosphérique et bruit (arrêts et départs aux feux de circulation), risques générés par certains utilisateurs (camionnage) etc.

Les usagers de la route 132 font face actuellement et ce depuis plusieurs années, à des problèmes de congestion importants, à des problèmes d'accessibilité avec différents commerces et industries au point que prendre cette voie est extrêmement dangereux.

Compte tenu que le tracé sud ne comporte aucun accès pour les villes de Delson, Ste-Catherine et St-Constant, il ne pourra pas être utilisé par la population environnante et accentuera les problèmes de congestion sur la route 132 puisque le gros bon sens veut qu'on emprunte le tracé le plus court d'un point à l'autre et l'axe de l'autoroute 30 dans les terres agricoles représente 8km de plus que sur la 132.

C'est pourquoi, comme le disait H. Gingras, journaliste du Reffet 25-06-05, « à force de vouloir éviter le trafic, plusieurs automobilistes ont développé des raccourcis qui pénalisent d'autres gens ou qui constituent un danger. Les municipalités de Candiac, La Prairie et St-Constant ont sévi à certains endroits. Je crains que ce soit loin d'être terminé ».

De plus, la route 132 (actuelle ou en boul. urbain) ne permettra pas d'avoir accès à une voie rapide et sécuritaire à l'Hôpital Anna Laberge pour les citoyens de la région. Cet emplacement de l'hôpital avait d'ailleurs été choisi en fonction de la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132.

Pour tous ces motifs, notre Comité propose que l'autoroute 30 soit construite sur la route 132 car c'est la solution qui représente le plus de sécurité et de fluidité dans les divers déplacements :

- elle présente des avantages majeurs et une solution de moindre impact;
- elle assurera une circulation fluide des véhicules de transit et locaux;
- elle sera plus sécuritaire qu'un boulevard urbain, elle réduira d'ailleurs de 40% les accidents sur cette artère;
- ses viaducs permettront de rassembler les quatre villes;
- elle donnera de la visibilité aux commerces (petits et grands) situés sur la 132;
- elle sera au cœur du développement économique des quatre villes
- elle permettra un accès rapide et sécuritaire:
 - aux commerces bordant l'actuelle 132;
 - aux parcs industriels de nos municipalités;
 - au port maritime de la ville de Ste-Catherine.
- elle offrira à la population une meilleure qualité de vie:
 - moins de stress pour les automobilistes;
 - moins de temps perdu dans les embouteillages;
 - un environnement plus sain (il est prouvé que l'essentiel de la pollution automobile est causé par les arrêts et les départs) et une réduction du bruit grâce à l'absence de feux de circulation.

b) L'utilisation judicieuse des fonds publics

L'évaluation des coûts encourus pour la réalisation de l'autoroute 30 selon le tracé nord ou le tracé sud est directement relié aux informations transmises par le ministère des transports.

Or, d'une part, les coûts anticipés ou les études réalisées que l'on veut bien rendre publics sont soit partiels, cachés ou toujours inconnus.

D'autre part, si l'on veut réellement faire une comparaison objective des deux tracés, **on se doit de le faire en comparant les deux tracés dans leur globalité.**

C'est effectivement ce qu'avait fait le Bape en 2002 en identifiant un coût de 178 millions \$ pour l'autoroute dans l'axe de la route 132 qui comportait 4 voies rapides pour la circulation de transit et 4 voies de services pour la circulation locale tout en ayant aux deux extrémités du tronçon Ste-Catherine et Candiac une voie d'accès fluide et sécuritaire.

Il en était également arrivé au coût de 185 millions \$ pour le tracé sud dans les terres agricoles. Ce qui impliquait nécessairement l'obligation de diligence pour la transformation de la 132 en boulevard urbain et la construction de l'autoroute 30.

Mais, cette orientation (la 30 et la 132 simultanément) n'est plus dans les objectifs du ministère des Transports. L'ancien directeur du ministère des Transports de l'Ouest de la Montérégie, avait d'ailleurs évoquer l'an 2016 pour le début des travaux en boulevard urbain sur la route 132.

Depuis deux ans, c'est par bout de tronçon qu'on peut évaluer les coûts anticipés de la 30 au sud. Et ces coûts de tronçon se bonifient avec le temps. Sans compter que le MTQ ne laisse rien filtrer des négociations qui ont lieu avec la compagnie Lafarge pour l'expropriation de ses terrains. Ajouter à cela, un projet de bretelle à la jonction de la 30 sud versus 30 pont Mercier et un feu de circulation au coin de la 30 et de la route 132 pour avoir accès à la Réserve de Kanawake, direction pont Mercier qui n'assurent pas la sécurité et la fluidité sur l'ensemble du réseau que nous aurions connu en construisant la 30 sur la 132. Mais cette façon de faire assure au MTQ, d'une façon élégante, une réduction des coûts pour le tracé au sud.

De toute évidence, si l'on s'en tient aux déclarations officielles du MTQ, le coût actuellement projeté est le suivant :

- 135 millions \$ pour l'autoroute 30 au sud;
- 52 millions \$ pour le tronçon Jean-Leman;
- 52 millions \$ pour 2km en construction sur la route 132;
- 40 millions \$ pour 5km en boul. urbain sur la 132.

soit un total de 279 millions \$

tout en tenant compte que 40 millions pour réaliser 5km sur la 132, c'est très peu comparativement au 52 millions \$ pour le 2km entre la 15 et la rue Principale à Delson actuellement en construction.

Ajouter à ces coûts l'expropriation des terrains de la compagnie Lafarge (de 150 à 350 millions \$) l'échangeur de A-30 pont Mercier, la décontamination de la route 132, la sortie demandée pour le parc industriel de Delson, les mesures d'atténuation de la vibration pour la compagnie. Charles River, on arrivera à dépasser largement les 400 millions \$ pour l'autoroute 30 au sud.

Compte tenu que le programme de réduction des coûts pour la construction de l'autoroute 30 sur la 132 commandé par le ministère des Transports en 2003, mais caché à la population jusqu'en 2004, stipulait qu'il en coûterait 217 millions \$ tout en maintenant la vocation de l'autoroute 30. Ces quelques centaines de millions d'économies pour les contribuables québécois en optant pour le tracé nord, pourrait être réinvestis dans d'autres secteurs tels que la santé et l'éducation.

6. Conclusion

En conclusion, notre comité rejette dans son ensemble le tronçon Jean-Leman et l'autoroute 30 dans les terres agricoles et propose la construction du tronçon Candiac-Ste-Catherine de l'autoroute 30 sur l'actuelle route 132 pour les motifs suivants :

- Parce qu'il :
 - dotera la région de Montréal d'une voie de contournement;
 - permettra un accès routier et commercial rapide et sécuritaire (autoroute et voies de service) pour tous les résidants des villes de Candiac, Delson, Ste-Catherine et St-Constant ainsi qu'un aménagement de liens piétonniers et cyclables;
 - favorisera le développement commercial et la croissance des retombées économiques de la région;
 - offrira à la population une meilleure qualité de vie (moins de stress et plus de sécurité pour les automobilistes) un environnement plus sain (moins de pollution atmosphérique et sonore et meilleur impact visuel);
 - n'aura aucun impact sur les meilleures terres agricoles du Québec et sera respectueux de la Loi de la protection du territoire agricole;
 - se réalisera beaucoup plus rapidement et à un coût très inférieur au tracé sud de plusieurs centaines de millions \$.

- .Parce qu'il, selon le ministère des transports,(Étude d'impact environnementale 2002) « est *la variante de moindre impact* puisqu'elle offre à la population les meilleures garanties et le plus de bénéfices quant à ses retombées dans la région. « De plus, il précise que ce projet a été établi en concertation avec le milieu, qu'il est inscrit dans le schéma d'aménagement en voie de révision de la MRC de Roussillon, qu'il est appuyé par les quatre municipalités où s'insère le projet ainsi que par le Centre local de développement de Roussillon. On y mentionne également que des développements et des investissements ont été réalisés en fonction de la future autoroute, que ce projet respecte le cadre d'aménagement gouvernemental pour la région métropolitaine de Montréal, dont une des orientations est d'assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain.

Enfin, on y précise que ce projet consolide le milieu bâti et les espaces commerciaux riverains, qu'il apporte une amélioration de la qualité visuelle, qu'il améliore le réseau routier local en assurant une meilleure sécurité pour tous et en permettant une organisation efficiente du transport en commun.

- Parce que ce sera « La plus belle autoroute environnementale du Québec » selon le président de l'organisme « Résidants verts », et vice-président (2002) du Conseil régional de l'environnement (Cre) de la Montérégie et impliqué dans le Comité zone d'intervention prioritaire (ZIP) Ville-Marie.

- Parce que sa réalisation sur la route 132 sera la localisation la plus respectueuse du projet de politique de développement durable du présent gouvernement en ce qui a trait à la protection des sols, des boisés, des milieux humides, de la faune terrestre et aquatique, des rivières, de la pollution par l'air et le bruit, du protocole de Kyoto et de la qualité de vie de l'ensemble des citoyens.

- Parce qu'elle sera respectueuse du consensus régional (ville, organismes, association,) établi depuis plus de 30 ans.
- Parce qu'elle sera aussi respectueuse de la Loi de la Protection du territoire agricole. L'exemple pour l'observation des lois dans une société démocratique devant être la panacée de ses dirigeants.
- Parce qu'elle sera le reflet de la déclaration d'un ancien député devenu ministre dans le présent gouvernement à savoir : « l'autoroute 30 n'appartient à aucun parti politique, mais à la communauté toute entière qui à l'occasion est tentée de ne plus y croire ».
- Parce qu'elle respectera la capacité de payer des contribuables du Québec en atteignant deux objectifs simultanément à des coûts moindres : soit une voie de circulation de transit et des voies de circulation locales réglant les problèmes de dangerosité et de congestion de la route 132.
- Parce qu'elle sera aussi respectueuse des recommandations du Bape 2002 qui avait identifié deux tracés pour la réalisation de l'autoroute 30 soit le sud dans les terres agricoles ou le nord sur l'actuelle route 132.
- Parce qu'elle respectera l'engagement du Premier ministre du Québec dans son discours du Trône en 2003, à savoir que son gouvernement dotera Montréal d'une voie de contournement. En réalisant cette autoroute sur la 132, il assurera, en plus à l'ensemble de notre population locale, un accès routier fluide et sécuritaire qui ne pourra se réaliser avec la transformation de cette route en boulevard urbain, d'autant plus que les finances du Québec sont dans une situation très précaire et que le réseau routier actuel craque de partout, 2127 structures routières sont déficientes selon l'aveu même du ministère des Transports.
- Parce que c'est là une façon différente de gouverner, dépassant la politique partisane et visant le bien commun.
- Enfin, parce que c'est la solution la plus rapide, la plus démocratique, la plus économique et la plus rentable sur le plan politique.