

20 sept 2005

Projet d'autoroute 30 entre Jean Leman  
et l'autoroute 15

218

P  NP

DM58

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

Montérégie

6211-06-075

Je me nomme Yvon Borwin je suis résident  
de la ville de St-Constant je suis contre maître  
dans une usine de fabrication de bardeaux d'asphalte

Je m'intéresse à ce projet parce que  
je suis concerné par tout ce qui se  
passe ma région.

Mes préoccupations face à ce projet  
sont : les décisions gouvernementales,  
la protection des terres agricoles, le  
transport routier longue distance

Petit historique de l'autoroute 30 dans  
les villes de Candiac, Delson, St-Catherine  
et St-Constant

Le 30 dans notre région est pensé depuis  
au delà de 30 ans. Cinq ans de concertation  
entre les villes concernées, les intervenants  
sociaux économique, le gouvernement  
par le ministère du transport, aboutissent en  
2002 à un accord. L'autoroute 30 se  
construira sur la route 132. Demande  
d'audience du BAPÉ tous le monde  
pense que ce sera une formalité. Erreur

Le BAPE recommande d'aller au sud au lieu de la 132. Par contre dans sa recommandation, il dit aussi que l'auto-  
route 30 sur la 132 serait acceptable  
avec certaines modifications. Le BAPE  
dit aussi qu'il faut protéger les  
terres agricoles. En 2003 le gouvernement  
decide de changer le tracé du sud  
pour éviter les terrain de la cimetière  
Leforge. Le gouvernement veut passer  
l'autoroute Collé sur les terrains des  
résidents de ce secteur de St. Constant.  
Printemps 2004 retour au tracé sud  
original. Nous voilà aujourd'hui à  
discuter d'un autre bout d'autoroute  
non prévu en 2002 Jean Yeman.

Comment ne pas parler d'improvisation  
dans toutes ces décisions. Tout est pensé  
à mesure, aucune étude sérieuse n'a été  
faite au sud. au moment ou l'ont se  
parle rien n'est encore fixé. En 2002  
le projet qui a été soumis au BAPE  
n'incluait nullement le projet Jean Yeman.  
La décision à ce moment là aurait sure-  
ment été tout autre. Pour éviter des  
problèmes de fluidité et des coûts additionnels  
de \$52,000,000 il faudrait recommander  
les audiences du BAPE de 2002. Je au  
moins on aurait tout en main pour choisir.  
Rien n'est coulé dans le béton, nous avons  
la chance de pouvoir changer le cours  
des choses.

Comment ne pas tenir compte dans tout ce projet des terres agricoles. Plusieurs personnes pensent que les terres agricoles sont un endroit sans fin ou presque n'importe quoi, n'importe comment, et qu'on peut en faire tout ce qui nous plaît. Les terres agricoles au Québec ne représentent que 2% du territoire c'est très peu. Les plus belles terres sont situées dans la vallée du St-Laurent près de Montréal. En Montérégie nous avons les meilleures, elles sont classées #1 et en plus <sup>le climat</sup> est des plus clémentes (page 28) document du ministère. Les retombées économique se chiffrent en milliards lorsqu'on parle d'agriculture. Avant d'y faire passer une autoroute il faut y penser à deux fois parce qu'après c'est trop tard. Le passage de l'autoroute 30 au sud de St-Constant enlève plusieurs centaines d'hectares à l'agriculture. Le trouçon Jean Lemay lui ne fait que gaspiller encore plus de ces précieuses terres. Pourtant la loi de la protection du territoire agricole a été faite pour empêcher tout ça "La ou il y a une alternative on ne doit pas passer sur les terres agricoles". Deux fois le CPTAC a dit non au gouvernement dans ce dossier. Il y a deux alternatives à Jean Lemay. Passer sur l'autoroute 15 comme le recommandait le BAPF en 2002 ou faire l'autoroute 30 sur la 132

Je voudrais aborder ici le transport de marchandises. Avant les années 1970 c'était le train qui transportait les marchandises sur de longue distance. Par la suite les camions remorques ont pris la place. Au début c'était bien ça donnait de la flexibilité aux entreprises. Les consommateurs avaient ce dont il voulait de plus en plus rapidement. Qu'en est-il aujourd'hui, les routes sont encombrées de camions. Le réseau routier coûtera des milliards à réparer en grande partie à cause d'eux. Plusieurs études disent qu'un passage de camion équivaut à plus de mille passage d'auto. La pollution qu'ils génèrent est énorme et c'est l'ensemble des citoyens qui paiera la facture.

Le camionnage longue distance tel qu'on le connaît n'a pas d'avenir. Le journal de Montréal début septembre faisait état d'une étude du NTQ. concernant le transport des produits pétroliers de Québec jusqu'au Saguenay Lac St-Jean. L'approvisionnement en pétrole nécessite 11,000 voyages de camion par année alors qu'un bateau 4 fois par année peut faire le travail et sauver \$34,000,000 par année au point de remettre en question l'élargissement de la route 175. Pour ma part je suis en mesure de dire que le train remplace petit à petit les camions. Avant on expédiait des rouleaux de papier noir par camion vers la Floride

maintenant, on expédie par conteneur sur un train. Les coûts par camions étaient trop élevés même chose pour l'envoi de nos produits dans les maritimes, au port de Montréal il y a six mois les conteneurs vers Toronto étaient expédiés 50% en chemin de fer 50% par camion aujourd'hui c'est 65% par train et 35% par camion. Le plein d'essence pour un camion coûte entre \$1000.00 et \$1200.00 dollars. Tout le monde s'entend pour dire que le pétrole est un produit appelé à disparaître et à devenir innabordable. Les camions utilisent beaucoup trop de carburant pour les charges qu'ils transportent comparativement au train.

Déjà depuis le BAFE de 2002 le monde a changé. L'abondance pétrolière a pris fin. Inutile d'investir dans une autoroute pour camion en transit qui gaspille une industrie agricole déjà établie. Gardons nos milliards pour refaire le réseau routier existant et finir les 5 kilomètres restant sur la route 132. Jean Jéman et l'autoroute au sud ne doivent pas devenir un autre "aéroparc de Mirabelle".

Merci

Jean Bourin