

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ PAR ANDRÉ DUGAS
CITOYEN DE SAINT-CONSTANT

AU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

CONTRE LE PROJET SUIVANT :
Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15
à l'échangeur Jean-Leman (Candiac)
Étude d'impact sur l'environnement

Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15
à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) – Étude d'impact sur l'environnement
Mémoire présenté au bureau des audiences publiques sur l'environnement
Automne 2005 à Saint-Constant

Messieurs les Commissaires,

Je me présente, André Dugas, citoyen de Saint-Constant

En tant que citoyen de la région et citoyen québécois, je me sens concerné par le projet de l'échangeur Jean-Leman et de façon plus globale par le projet de l'autoroute 30, tronçon Est en territoire agricole, pour différentes raisons.

Premièrement, parce que l'autoroute passera à proximité de ma résidence et je considère qu'un tel projet aura des effets négatifs sur ma qualité de vie (bruit, pollution, paysage). Deuxièmement, parce que je suis un usager des infrastructures routières et que je suis pris quotidiennement en otage dans les embouteillages dus au manque de rigueur et d'efficacité du gouvernement et de ceux qui l'ont précédé à prendre des décisions rationnelles dans ce dossier de l'autoroute 30, et ce, comme vous les savez depuis plus de trente ans. Finalement, parce que nous n'avons plus les moyens en tant que société de gaspiller les fonds publics. Les principes de gouvernance invoqués par le gouvernement pour une plus grande transparence et une meilleure reddition de comptes doivent s'appliquer également au Conseil des ministres.

D'entrée de jeu, vous comprendrez, Messieurs les Commissaires que je suis contre ce projet. Le présent mémoire vise donc à vous exposer les motifs appuyant mon opinion.

Toutefois, avant d'exposer mes motifs, je tiens à souligner, devant ce Bureau, ma grande déception en ce qui concerne la première partie de ces audiences qui s'est terminée dans la soirée du 1^{er} septembre dans la plus grande confusion, déception et frustration pour un public lourdement hypothéqué par ce projet.

Deux poids deux mesures dira-t-on! Alors qu'on permettait à deux promoteurs de s'expliquer et de vendre leur projet (le MTQ et la ville de Candiac), on refusait de répondre à certaines questions du grand public, en prétendant qu'elles n'étaient pas pertinentes au projet. Pourtant, on acceptait facilement que la ville de Candiac, avec son armée d'experts, puisse prendre le temps requis pour exposer et vendre leur projet à l'intérieur d'une période de questions réservée au public. Période de questions qui devait permettre au public de mieux comprendre les enjeux sociaux, environnementaux et économiques liés au projet du MTQ et le cas échéant les aider à préparer leur mémoire.

Malheureusement, devant ce manque d'équité procédurale, plusieurs questions importantes demeurent sans réponse. Pourquoi nous avoir refusé le droit d'asseoir nos questions sur les mêmes arguments et références présentés dans l'étude d'impact du MTQ? Vous seuls, Messieurs les Commissaires, connaissez la réponse. Doit-on attendre que le mal soit fait pour comprendre et

s'intéresser à l'importance des impacts sociaux, environnementaux et économiques que suscite ce projet dans sa globalité? Que vous soyez d'accord ou pas, le projet Jean-Leman demeure indissociable du tracé sud en territoire agricole lequel fait l'objet du décret n° 482-2004 concernant la modification du décret n° 108-2003.

Comme vous le savez, le 6 février 2003, le gouvernement du Québec avait compris les enjeux et avait rendu public le décret n° 108-2003 autorisant la réalisation du tronçon Est de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132. Cette décision était conforme :

- au projet du promoteur (MTQ),
- à l'étude environnementale,
- aux avis de la CPTAQ,
- à un large consensus régional privilégiant l'axe de la 132,
- au schéma d'aménagement de la MRC Roussillon révisé en novembre 2001,
- à la résolution de la MRC Roussillon qui privilégiait l'axe de la 132 sur la base de l'étude environnementale présentée au projet initial.

Changement de gouvernement, promesse électorale, changement d'orientation, le temps passe, les études d'impacts non complétées en 2002 sur le tracé sud se réalisent jusqu'en novembre 2003 afin d'adopter le décret no 482-2004 en territoire agricole. Et voilà, que le MTQ se réveille et nous dit, aujourd'hui, dans son étude d'impact sur l'environnement, pour justifier l'échangeur Jean Leman, que l'alternative privilégiée par le BAPE en 2002 ne tient plus la route.

On vient tout juste de comprendre que cette l'alternative proposée brise la continuité de l'autoroute 30 parce que et, je cite « l'usager doit emprunter successivement un échangeur et des bretelles directionnelles ainsi qu'un deuxième échangeur afin de maintenir son itinéraire ». On vient de comprendre que les objectifs de continuité et de fluidité de la circulation ne seront pas atteints. On vient de comprendre que la succession de manœuvres imposées par l'alternative retenue (tracé sud) et, je cite « s'avère déroutante, difficile à réaliser et peu sécuritaire pour des usagers voyageant sur de grandes distances et que l'on retrouve en nombre significatif sur une infrastructure de contournement ».

On nous dit également dans cette étude et je cite « Il importe également de donner aux automobilistes et aux camionneurs en transit vert l'ouest de la Montérégie et vers le pont Honoré-Mercier, un itinéraire efficace et simple afin de contourner le milieu urbanisé ». Je crois que si les arguments du ministère des Transports sont recevables pour le tronçon Jean-Leman pour des questions de continuité, de fluidité et de sécurité, les mêmes arguments devraient être invoqués à la jonction de la 132 et de l'actuel 30 en direction de Châteauguay. Plusieurs études que possède le ministère des Transports démontrent que le 2/3 des véhicules de transit devra se diriger vers le West Island. Doit-on comprendre que d'autres bouts de projets sont une fois de plus cachés à la population?

Si l'échangeur Jean-Leman est requis, comme le prétend le MTQ, pour assurer la sécurité, la continuité et la fluidité du transport des marchandises, on aurait du expliquer à la population comment cet objectif sera atteint pour tout le transit de marchandises en direction du West Island

qui, de toute évidence, dans l'optique d'une voie de contournement de l'île de Montréal, devra emprunter le pont Honoré-Mercier ?

Je crois que la population avait le droit de savoir pourquoi la recommandation du BAPE en 2002 (tracé sud) ne tient plus la route. Comment se fait-il qu'une telle alternative n'ait pas fait l'objet d'une analyse d'impact dans sa globalité? Comment le BAPE en 2002 a-t-il pu privilégier cette alternative ? Alors qu'il était clair dans l'étude d'impact initiale que l'alternative au sud n'avait pas fait l'objet d'études approfondies. Pourquoi nous a-t-on refusé le droit de porter à l'attention du BAPE les études réalisées en 2003 et qui n'ont jamais fait l'objet de consultation publique ? Pourquoi on nous refuse le droit d'évaluer l'ensemble des impacts du tronçon Est ?

Cette façon de procéder en scindant en deux le projet (tronçon Est) est une atteinte à l'intelligence du public et enfreint tous les principes de gouvernance sur lesquels on souhaiterait s'appuyer pour une plus grande transparence et reddition de comptes. En tant que commissaires, vous avez la responsabilité dans le cadre des pouvoirs d'enquêtes qui vous sont conférés, d'exiger du Ministère des Transports et du Ministère de l'Environnement, une vue globale et complète des deux alternatives du tronçon Est (tracé nord sur la 132 et tracé sud en territoire agricole). C'est uniquement de cette façon que vous pourrez évaluer l'ampleur des impacts sur :

- la qualité de vie des citoyens (bruit, pollution, etc.),
- la protection des terres agricoles,
- la protection de nos boisés,
- la conservation des milieux humides et des autres milieux naturels,
- les retombés économiques pour le territoire des villes concernées,
- l'étalement urbain (résidentiel et commercial),
- les coûts du projet dans son ensemble.

Je suis donc contre le projet dans sa globalité (Tracé sud incluant Jean-Leman). Mon opinion prend en considération les points suivants :

En 2003, une pétition de huit mille (8000) signatures en désaccord avec ce projet a été déposée à l'Assemblée nationale.

Le 28 novembre 2003, j'ai eu l'occasion de voir et entendre quelques centaines de personnes manifester, devant le MTQ, leur désaccord avec le projet, tronçon Est, en territoire agricole. Plus de 700 demandes d'informations et commentaires contre ce projet ont été déposées lors de cette soirée.

À cette soirée, le public a vite compris que le MTQ tentait d'éviter des audiences du BAPE en scindant en deux le tronçon Est.

Suite à cette soirée, des dizaines de demandes d'audiences publiques ont été adressées au ministre Muclair afin d'obtenir d'une part, des audiences sur les études d'impacts réalisées en 2003 sur le tracé en territoire agricole et afin d'éviter, d'autre part, que le MTQ scinde en deux le projet. Ce qui nous a été refusé.

Une Coalition nationale pour la protection du territoire agricole a vu le jour en 2004 pour protester contre ce projet. L'autoroute 30 est devenue le symbole pour la protection des terres agricoles. Cette coalition regroupe les forces vives du Québec, mentionnons entre autres : la CSN, la Coop fédérée, la FTQ, la CSD, l'Union québécoise de la conservation de la nature, l'Ordre des agronomes, l'Association des chauffeurs de camion, la Coopérative des camionneurs, la Fondation québécoise en environnement, Équiterre, Greenpeace et le Conseil régional de l'environnement de Montréal.

Lors de la première partie des présentes audiences, je n'ai pas entendu personne ni de groupe d'intérêts dire qu'ils sont en accord avec ce projet.

Pour ma part :

- **Je suis contre ce projet** parce qu'il détruira des terres parmi les meilleures du Québec ainsi que des milieux humides et des milieux naturels qui ne sont pas en abondance dans notre région et qui forment nos écosystèmes.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il aura des impacts sociaux importants. Vous n'avez qu'à penser au projet de Mirabel et de ses retombés pour comprendre le sens de mes propos. Les gens concernés et la population en ont gardé un goût amer. Le mal est fait et c'est irréversible.
- **Je suis contre ce projet** parce que je n'arrive pas à m'expliquer comment ce projet peut s'inscrire dans une perspective de protection des ressources et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'on ne m'a pas convaincu des coûts totaux d'un tel projet.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il est fondé uniquement sur des considérations politiques.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il ne permet pas aux décideurs d'avoir une vue d'ensemble des impacts sociaux, environnementaux et économiques.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il utilise le territoire de la MRC Roussillon à la seule fin de décongestionner l'Île de Montréal.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il fragilise tout le territoire agricole au profit de l'étalement urbain. Nous avons eu l'occasion de voir au cours de la première partie, un bel exemple avec le projet de la ville de Candiac.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il ne prend pas en compte les besoins fondamentaux de qualité de vie des résidents de la zone d'étude (tronçon Est dans sa globalité) : impacts sociaux, impacts visuels, impacts sonores, pollution, etc.

- **Je suis contre ce projet** parce qu'il va en l'encontre de l'opinion de la CPTAQ chargée de protéger le territoire agricole.
- **Je suis contre ce projet** tout simplement parce qu'il est situé au mauvais endroit et qu'il présente l'alternative ayant le plus d'impacts négatifs dans notre région.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il va à l'encontre des principes du développement durable.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il va hypothéquer nos générations futures.
- **Je suis contre ce projet** parce qu'il nous maintient, sur la 132 dans une congestion innacceptable
- **Je suis contre ce projet** parce que l'axe de la 132 demeure la meilleure solution, une question de gros bon sens et qu'il reste que 5 km pour parachever l'autoroute 30, tronçon Est.

En terminant, j'espère vous avoir convaincu de l'importance d'analyser ce projet dans sa globalité en comparant les deux alternatives (tracé Nord sur l'axe de la 132 et tracé sud incluant Jean-Leman).

Accepter, Messieurs les Commissaires, mes respects

André Dugas