

St-Constant, le 23 septembre 2005

Bape,  
A l'attention de la coordonnatrice du secrétariat de la commission  
575, rue St-Amable, bureau 2.10  
Québec,  
G1R6A6

Messieurs les commissaires,

Le BAPE doit tenir des audiences sur le prolongement de l'autoroute 30 dans les secteurs des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et de Candiac pour évaluer la pertinence d'un tracé qui pourrait passer au sud des ces trois villes. J'aimerais attirer votre attention sur quelques éléments qui militent pour un aménagement plus fonctionnel de la route 132 plutôt que la construction du tracé sud de l'autoroute 30.

Une évaluation du trafic concernant les camions vient à la conclusion que près de 90 % des camions empruntant la route 132 y sont pour faire des livraisons aux différentes entreprises bordant cette route. Également près de 75% des automobiles utilisent cette route pour se rendre au travail et pour faire leurs courses (je ne parle pas ici de l'activité qui se passe annuellement sur l'île Notre Dame) dans les différents commerces et industries bordant la route 132. L'autre option qui est envisagée depuis près de trente ans est l'actuel tracé de la route 132. L'ensemble des commerces et entreprises bordant cette route en sont situés à bonne distance. Les gens concernés, à l'époque, étaient de bons visionnaires.

Vous comprendrez Monsieur le Ministre, que dans ce contexte, ce projet de tracé nous apparaît d'autant plus irrecevable qu'il propose au surplus de faire passer l'autoroute 30 en plein coeur de terre agricole ce qui aurait pour effet de rayer de la carte près de 500 hectares de terre cultivable. Ces terres, qui seraient recouvertes d'asphalte ou de béton, font parties des 2% des terres vouées à l'agriculture québécoise. Ces terres sont parmi les plus riches pour une utilisation agricole.

#### **Quelques solutions vertes possibles**

En temps normal les routes comme la 132 sont conçues d'abord pour desservir les populations locales. Les travaux effectués sur le tronçon de la 132 dans le secteur de Candiac ont été fait dans cette perspective, puisque cinq voies de chaque côté permettent d'améliorer la fluidité de ce secteur. Les choses se gâtent un peu plus loin, puisqu'on passe de 5 voies à 2 voies de chaque côté. La distance qui reste à franchir est d'environ 5 kilomètres, c'est bien peu pour desservir une population de 70 000 personnes.

### **Maximiser l'utilisation du train**

Les utilisateurs du train de banlieue de la région du nord de Montréal ou de l'est, comme Saint-Hilaire et Saint-Bruno, sont confrontés aux succès de ce moyen de transport qui a été réinventé ses dernières années. L'AMT a dû augmenter le nombre de wagons et agrandir les stationnements afin de répondre à la demande toujours croissante. Avec autant de gens dans les trains, le matin et le soir, c'est autant moins de gens sur les routes qui desservent ces villes. C'est de plus en accord avec les engagements du gouvernement du Québec pour appuyer les accords de Kyoto en réduisant les émissions de gaz à effets de serres. C'est ce qu'on peut appeler du vrai développement durable. Les instances en place pour la Montérégie pourraient sûrement s'inspirer de ce succès plutôt qu'augmenter l'offre pour le transport individuel.

Un autre aspect qui pourrait être envisagé, avec l'utilisation du train pour le transport des marchandises, serait de se servir d'infrastructures en place qui sont actuellement sous-utilisées. On pourrait les réorganiser de façon à rendre le transport de marchandises par train plus attrayant pour les entreprises. Ce réaménagement pour le transport ferroviaire aiderait grandement la ville de Delson qui connaît une croissance économique comparable à celle de la ville de Boisbriand au nord de Montréal.

Une façon de diminuer le transport par camion serait l'établissement de navette ferroviaire entre le port de Montréal, la ville de Delson et l'échangeur Turcot. Ainsi, nous pourrions rapidement constater diminution du nombre de camions non seulement sur la rive-sud, mais également sur la rue Notre-Dame, qui ne suffit plus à la demande toujours croissante.

### **Le modèle de Kruger devrait vous inspirer dans votre décision**

Cette compagnie qui évolue dans les pâtes et papiers de la région de Trois-Rivières fait le transport de sa matière première à partir de la Côte Nord jusqu'à son usine de Trois-Rivière au moyen de bateau. Tout ce transport se fait à des frais beaucoup moins élevés et sans endommager la route 138. Cette initiative s'est avérée économiquement rentable pour Kruger tout en diminuant de façon importante le niveau d'émission de CO<sub>2</sub>.

### **L'exemple de la Ville de Québec**

Une situation similaire s'est déjà produite à Québec. La route qui est bordée par le fleuve d'une part et par l'avenue Royale d'autre part, la 138, pourrait nous servir d'exemple de développement durable. Son aménagement a été réalisé sans dégradation de terres agricoles et sans diminuer la qualité de vie des gens résidants sur la Côte de Beaupré.

Il y a quelques années cette route portait le surnom du « boulevard du coroner ». Pour remédier à cette situation et sous la pression de la population de ce secteur, le gouvernement a apporté plusieurs modifications pour en faire une route plus sécuritaire et plus fluide pour les utilisateurs. Ils ont notamment mis en place un îlot directionnel pour séparer les deux directions, ajouté des feux de circulation aux endroits jugés stratégiques et fait quelques travaux de génie civil pour permettre aux utilisateurs, des deux directions, d'avoir accès aux entreprises limitrophes.

Toutes ces améliorations ont été apportées sans être trop contraignantes pour les utilisateurs au cours de toutes les phases du projet s'étant échelonnées sur quelques années. Toutes ces améliorations ont été faites sans empiéter les terres agricoles et les terrains des commerçants bordant cette route.

Comme mentionné plus haut, avec quelques modifications apportées à la route 132, vous pourriez assurer la prospérité et la sécurité tout en réduisant les coûts à une population bien établie à Montréal.

### **L'exemple de l'Ontario**

Le gouvernement du Québec qui envisage de faire l'autoroute 30 en partenariat public-privé soulève des inquiétudes de la part des gens de la rive sud. Les membres de la Coalition contre le projet actuel de l'autoroute 30 ont publié, en s'inspirant de ce qui a été fait chez nos voisins de l'Ontario, une étude qui chiffre pour un parcours, aller-retour entre Châteauguay à Vaudreuil, un tarif qui variant entre 25.35\$ et 151.34\$ en négligeant les taxes et le type de véhicule utilisé.

Pour en revenir à ce type d'arrangement, l'autoroute en question, la 407, devait faciliter la décongestion du trafic de la région métropolitaine de Toronto. Le gouvernement en place s'était bien assuré de confirmer à la population que les éventuelles augmentations ne dépasseraient au grand jamais 2% l'inflation. En l'espace de 5 ans, les droits de péage pour cette autoroute ont augmenté de 200%. Actuellement, le gouvernement ontarien tente de renégocier l'entente qui a été conclue pour une période de... 99 ans.

En espérant que vous tiendrez compte de notre point de vue lors du processus décisionnel, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleures salutations.

M Berthold Robidoux

2

St-Constant, J5A 2E7