

**Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman :
impacts sur l'environnement, les terres agricoles, l'économie et sur l'aspect
social.**

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement

par: Christian Nantel

le 23 septembre 2005

Dédicace

Pour Annie-Rose, ma fille, dont le but de mon combat contre la 30 en zone agricole était de lui assurer un environnement viable et des terres agricoles en quantité suffisante pour la nourrir ainsi que sa progéniture.

Pour Isabelle, pour les mêmes raisons. Je n'oublierai jamais la fois que tu étais devenu un professeur alors que j'étais l'étudiant qui présentait un mémoire.

À Carole, qui a du prendre les bouchées doubles en comblant mon absence lors des réunions, des recherches et rédactions qui semblaient interminables

Merci, j'espère que les autorités comprendront à quel point la nature est précieuse et non renouvelable.

Christian

PRÉFACE

Monsieur François Lafond

Président de la commission d'audiences publiques

Projet Jean-Leman de l'autoroute 30.

Les événements, qui ont entraîné la suspension de la séance d'information du 31 août 2005 en soirée, durant 15 minutes, ont soulevé un doute, dans mon esprit et dans l'esprit de plusieurs autres, quant à la crédibilité de la présente commission.

Je comprends que le code d'éthique vous empêche de porter publiquement un jugement sur les audiences publiques de 2002 en rapport avec le tronçon Ste-Catherine/Candiac de l'autoroute 30. D'ailleurs, là n'était pas le but des interventions faisant référence aux audiences publiques de 2002.

Parce que le tracé Sud (en zone agricole de St-Constant) n'a jamais fait l'objet d'une réelle analyse environnementale en fonction de l'arrivée du tronçon Jean-Leman, le but était d'apporter à la présente commission des éléments d'information sur les impacts environnementaux du projet Jean-Leman, dans une perspective globale environnementale et sur les possibilités qui s'offrent au gouvernement dans ses choix qui ne seront pas sans impacts sur la génération actuelle et les générations futures.

Partout sur la planète, les gestes que nous posons sur l'environnement (émissions de gaz à effet de serre, destruction de la forêt amazonienne etc) ont des répercussions sur la fonte des glaces au Groenland et ce malgré la distance qui nous sépare. Tout cela démontre à quel point la planète est bien petite et qu'il faut regarder les impacts environnementaux de nos choix sur l'ensemble de la planète et non seulement que dans un rayon de 3,4 km Le présent mémoire ira dans le sens de la vision globale des impacts environnementaux, sociaux et économiques.

Avec une vision étroite et non commune du développement urbain et de construction d'autoroute, on n'arrivera jamais à atteindre les objectifs de Kyoto qui ont pour but de soulager la planète des changements climatiques qui se manifestent dans tous les pays du monde.

D'ailleurs, le nom de l'organisme que vous représentez est le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et non le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de Candiak. Nul besoin de vous préciser que la décision que vous prendrez, au terme de votre analyse, aura des répercussions sur nos enfants et nos petits enfants que ce soit sur leur sécurité alimentaire, leur santé et l'environnement que nous laisserons en héritage. Il n'appartient qu'à vous de faire en sorte que ces répercussions soient positives. Laissez-vous guider par la sagesse.

Merci de votre attention, et veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Christian Nantel
Citoyen de St-Constant
et membre du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la 132 (tracé Nord)

Résumé historique du projet de l'autoroute 30 dans la MRC Roussillon

- 1971 Le ministère des Transports du Québec se porte acquéreur des terrains aux abords de la route 132 afin de libérer les emprises nécessaires à la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132.
- 1993 Réception de l'avis de projet par le ministère de l'Environnement. L'avis de projet était une directive du MTQ indiquant la nature, la portée et l'étendue d'impact à préparer. L'avis parle de l'autoroute 30 à partir de l'autoroute 10 jusqu'à la MRC Vaudreuil-Soulanges.
- 1998 Dépôt de l'étude réalisée par la firme ROCHE. L'étude ROCHE parle d'un tronçon du tronçon dans l'axe de la route 132 et du tronçon de 8,8 km en zone agricole (sud) Il est important de mentionner que le tronçon Jean-Leman n'est pas inclut dans cette étude.
- Janvier 2002 Début de la période d'information sur le projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.
- Février 2002 Début des audiences publiques sur le projet du ministère des Transports
- Mars 2002 Le Comité consultatif agricole de la MRC Roussillon opte pour l'option Nord de l'autoroute 30 (axe de la route 132) en spécifiant que la réalisation de l'autoroute 30 en zone agricole entraînerait une dévaluation foncière de plusieurs résidences à proximité des champs suite à une diminution de la qualité de vie causée par la pollution sonore même en aménageant des talus antibruit
- Mars 2002 Consensus des maires des quatre villes concernées par le projet et des milieux d'affaires
- Juin 2002 Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement fait un choix préférentiel pour le tracé en zone agricole (tracé Sud) tout en ne rejetant pas l'option Nord dans l'axe de la route 132. Il suggère plusieurs mesures visant à améliorer l'option Nord et pour en diminuer les impacts environnementaux sur la population.
- Juillet 2002 Naissance du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la 132 (tracé Nord)
- Août 2002 Remise d'une pétition de 9000 signatures (en 2 semaines seulement) demandant au gouvernement de maintenir le tracé de l'autoroute 30 sur la 132 malgré le choix préférentiel du Bureau d'audiences publiques

Résumé historique du projet de l'autoroute 30 dans la MRC Roussillon

- Octobre 2002 La Commission de protection du territoire agricole rend un avis défavorable à la réalisation de l'autoroute 30, entre Candiac et Ste-Catherine, en zone agricole (option Sud) (voir l'annexe 1)
- Déc. 2002 Le ministère de l'Environnement approuve la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 suite aux modifications, que le ministère des Transports a apporté, au projet conformément aux recommandations émises par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans son rapport n° 164.
- Le rapport du ministère de l'Environnement est plus précis sur la qualité des terres agricoles qui seraient touchées par le projet ainsi que les impacts sonores qu'il qualifie de beaucoup plus important avec l'option Sud de l'autoroute 30. Il insiste aussi sur l'impact visuel.¹
- Janvier 2003 Lettre du député Jean-Marc Fournier du Parti libéral, dans Châteauguay, à Alan Roch (ministre fédéral du transport et des infrastructures) dans laquelle il écrit que l'autoroute 30 n'appartient pas à un parti politique mais à la communauté et que, dans ce sens, peu importe la décision que le gouvernement en place décidera, il se ralliera parce qu'il est fatigué que l'autoroute 30 fasse l'objet de campagne électorale depuis plus de 40 ans (Annexe 4)
- Février 2003 Décret gouvernemental autorisant la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132.
- Mars 2003 Déclenchement de la campagne électorale. Jean Dubuc, candidat dans La Prairie promet de revenir avec le tracé en zone agricole pour l'autoroute 30. Il est suivi, dans cette promesse, par le candidat de Châteauguay, Jean-Marc Fournier qui décide de ne plus se rallier.
- Avril 2003 Élection du Parti libéral à la grandeur du Québec
- Nov. 2003 Soirée d'information à Candiac, donnée par le ministère des Transports, durant laquelle la majorité de la population présente signifie leur désaccord avec le tracé en zone agricole. Apparition du tronçon Jean-Leman

Résumé historique du projet de l'autoroute 30 dans la MRC Roussillon

- Février 2004 Second avis défavorable de la Commission de protection du territoire agricole malgré la présentation d'un tracé en zone agricole amélioré selon les prétentions du ministère des Transports. (annexe 2)
- Avril 2004 Naissance de la Coalition pour la protection du territoire agricole regroupant plus de 800 000 membres.
- Mai 2004 Décret gouvernemental autorisant la réalisation de l'autoroute 30 en zone agricole dans lequel le gouvernement prétend erronément que la Commission de protection du territoire agricole autorise l'utilisation de certains lots situés en zone agricole.
- Sep. 2005 Début des audiences publiques sur le tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30

Chapitre 1 : Le tronçon Jean-Leman et les impacts sur le milieu agricole

La perte des terres agricoles de bonne qualité

Vous trouverez, en annexe, les deux avis de la Commission de protection du territoire agricole. Que ce soit dans ces deux avis, ou dans le rapport d'analyse du ministère de l'Environnement publié en décembre 2002¹, la qualité des sols touchés par le tronçon Jean-Leman et son prolongement vers l'Ouest (tracé en zone agricole de St-Constant) ne fait aucun doute. Il s'agit d'un sol arable de catégorie n° 2. C'est un sol qui nécessite peu d'interventions de la part de l'agriculteur apportant des récoltes de bonne qualité et abondante. De plus, ces terres jouissent de conditions agroclimatiques excellentes, un drainage souterrain et un très bon potentiel pour la culture des céréales, du maïs et du soya. **Elles ont donc une très grande valeur économique et environnementale¹**

À la page 3 de l'avis du 11 février 2004, la CPTAQ mentionne qu'elle **n'a pas été saisie pour se prononcer sur un autre prolongement en zone agricole d'une distance de 3 à 4 km au-delà de l'autoroute 15**. C'est donc dire que la CPTAQ aura à se prononcer sur le tronçon Jean-Leman.

La CPTAQ devra regarder le projet dans son ensemble. Il est évident, qu'à lui seul, le tronçon Jean-Leman empiète sur une petite quantité de terres agricoles. Selon qu'on parle du projet de référence ou de la variante, c'est entre 22,9 hectares à 27,4 hectares qui se retrouvent dans l'emprise. Au niveau de la fragilisation des terres agricoles, la quantité varie entre 16 hectares à 33,7 hectares. **Vu sous cet angle, le tronçon Jean-Leman est quand même inacceptable parce que deux alternatives sont possibles. Il y a les bretelles le long de l'autoroute 15 et pour une meilleure fluidité il y a le tracé de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 (tracé Nord)**

Il faut regarder le tronçon Jean-Leman dans sa globalité. S'il s'agit d'un **tronçon nécessaire pour assurer la fluidité et la sécurité des usagers de l'autoroute 30**, selon le ministère des Transports, il faut regarder les impacts sur tout le projet de l'autoroute 30. Or, **le tronçon Jean-Leman ne serait pas nécessaire si l'autoroute 30 était construite dans l'axe de la route 132**. Dans ce sens, il faut regarder le tronçon Jean-Leman et le tracé en zone agricole de St-Constant pour évaluer les pertes de terres agricoles engendrées par le tronçon Jean-Leman.

Globalement, **le projet Jean-Leman fera perdre entre 102 hectares à 107 hectares sous l'emprise et entraînera une fragilisation de 451 hectares à 468 hectares**. Je vous invite à consulter le tableau des pertes nettes des terres agricoles à l'annexe 3. **Le projet de l'autoroute 30 dans la MRC Roussillon risque donc de sacrifier de 553 hectares à 575 hectares de terres de catégorie n° 2** si le gouvernement va de l'avant avec la réalisation de l'autoroute 30 en zone agricole.

Pour vous donner un aperçu de la rareté des terres de catégorie 2, le Québec, malgré la grandeur de son territoire se classe au 5^e rang des provinces canadiennes dans cette catégorie de terres selon un document publié par Statistiques Canada en janvier 2005² **En ce sens, les projets du ministère des Transports et le projet de la ville de Candiac, moussé par la MRC Roussillon, sont inacceptables.**

Inondation des terres agricoles à proximité de l'autoroute 30

Les expériences passées le prouvent. À titre d'exemple, dans son mémoire présenté aux audiences publiques de 2002, le Kahnawake Environment Office écrit que la réalisation du tronçon Châteauguay – Ste-Catherine de l'autoroute 30 en 1990 a perturbé les capacités de drainage des terres agricoles sur la réserve et a entraîné des dommages irréversibles aux arbres et feuillus avoisinants le tronçon. L'examen de relevés photographiques aériens réalisés avant 1990 leur a permis d'en arriver à ce constat.

Rien de plus normal car, si près du sol soit-il, un tronçon d'autoroute est toujours plus élevé que les terres à proximité. Pire encore lorsque cette autoroute doit être plus haute pour franchir une voie ferrée ou une rivière. L'eau qui s'écoule sur le côté descend sur la terre plus basse augmentant le risque d'un mauvais drainage de la terre. **La situation vécue à Kahnawake risque fort de se répéter sur les terres agricoles de St-Constant. Pire encore car le ministère des Transports envisage l'installation de talus de terre d'une hauteur de 4 mètres pour diminuer les impacts sonores sur les résidences situées à proximité de l'autoroute 30 en zone agricole.**

L'agriculture et l'économie

En termes économiques, il serait amusant de faire un petit calcul pour avoir une idée de la **perte de revenu que le projet de l'autoroute 30 occasionnera à l'agriculture.** Le calcul est basé sur le fait qu'un hectare équivaut à 3 arpents et qu'une terre de 30 arpents peut rapporter entre 1800 et 2000 balles de foin par année. Si vous multipliez par le prix de vente d'une balle de foin (\$ 4,00 / l'unité) par le nombre d'arpents sous l'emprise (106 hectares x 3) = (318 arpents x 1800 ou 2000) vous aurez **entre 19 080 et 21 200 balles de foins ce qui équivaut à un revenu entre 76 320\$ et 84 800\$ par année.**

Plus sérieusement, l'agriculture est une activité économique importante. Selon l'expertise produite par la firme Urgel Delisle et associés⁷, **la municipalité de Saint-Constant a un capital agricole estimé à 35 millions de dollars.** Dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, **l'agriculture employait 10 000 personnes et elles généraient des revenus de 322 millions en 2002.** Sans compter que l'activité agricole a un effet d'entraînement en procurant 30 000 emplois dans le secteur secondaire et 100 000 emplois dans le secteur tertiaire³

Les contribuables québécois

Alors que tous les terrains sont achetés et payés aux abords de la route 132, et ce depuis 1971, la réalisation de l'autoroute 30 en zone agricole nécessitera l'achat de plus d'une dizaine de terrains. Un de ces terrains coûtera cher car il touche la propriété de la Compagnie Lafarge. Le Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la 132 évalue les terrains de la compagnie Lafarge entre 250 et 325 millions.

De plus, le ministère des Transports prévoit donner des compensations annuelles aux agriculteurs qui devront parcourir des distances supplémentaires pour cultiver ou récolter sur les terres enclavées entre l'autoroute et le milieu urbain.

Tous ces frais, qui seront indirectement payés par les contribuables québécois, n'existent pas avec le tronçon de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132 (tracé Nord)

Chapitre 2: Le couvert boisé et son rôle

La MRC Roussillon en dessous des attentes et orientations gouvernementales

Une étude présentée récemment (avril 2005) démontre que **la MRC Roussillon figure parmi les déboiseurs les plus intenses de la Montérégie**. Présentement, **les boisés ne couvrent plus que 7% du territoire de la MRC Roussillon**. Avec les terres de friches on atteint à peine 12%.

Cela est bien en dessous de la recommandation gouvernementale qui **demande aux MRC dont le couvert boisé est en dessous de 30% de son territoire d'adopter sans délai une réglementation visant à limiter le déboisement sur son territoire**⁴ La MRC Roussillon accuse toujours un retard à ce chapitre. Le pire, c'est qu'elle projette construire dans les seuls boisés existants au sud de Candiac en se servant de l'hypothétique tronçon Jean-Leman.

La MRC Roussillon va même plus loin en demandant de construire le tronçon Jean-Leman plus profondément en zone agricole. **Qui arrêtera la MRC Roussillon dans l'étalement urbain?** Pourtant, et j'y reviendrai plus loin dans ce mémoire, les orientations et attentes gouvernementales envers la Communauté métropolitaine de Montréal sont claires. **Le cadre d'aménagement du territoire de la CMM**⁵ mentionne qu'il faut mettre un terme à l'étalement urbain tout azimut car il y a assez d'espaces pour du développement urbain de tout genre à l'intérieur de la zone urbaine actuelle pour les trente prochaines années.

Le gouvernement du Québec ne peut donner un signal autre que celui spécifier dans les attentes et orientations dictées envers la CMM. Il doit demander au ministère des Transports de revenir avec le tracé dans l'axe de la route 132 pour l'autoroute 30. Ce tracé permettrait de préserver les boisés existants dans la MRC Roussillon dont un de ces boisés est centenaire. De plus, le tracé dans l'axe de la route 132 ne cause aucun problème de fluidité.

Un des principes du développement durable est basé sur la rareté d'une ressource et mentionne que dans cette situation il devient impératif de la protéger. Ce principe doit s'appliquer dans le cas des boisés, milieux humides et terres agricoles dans la région de Montréal. **Comme la Commission de protection du territoire agricole le mentionne dans ces deux avis, il existe une alternative en milieu urbain et elle doit servir pour l'autoroute 30, dans le respect du développement durable, du cadre d'aménagement du territoire de la CMM et des orientations gouvernementales.**

Le rôle des boisés dans l'environnement

La forêt mature, les espaces boisés, la friche arbustive remplissent plusieurs fonctions écologiques importantes. Ils assurent le maintien de la biodiversité. Ils servent d'habitat et de refuge à la faune. Les boisés participent également au maintien de la nappe phréatique puisque les boisés contribuent à diluer les eaux de surface contaminées par l'activité humaine⁴ Finalement, ils protègent les sols arables de l'érosion éolienne et ils participent au maintien de la qualité de l'air.

Les boisés au sud de Candiac (secteur du tronçon Jean-Leman) servent d'habitat à **quelques espèces vulnérables ou susceptibles d'être menacées**. C'est le cas du mammifère appelé le Campagnol sylvestre, du Bruant sauterelle (oiseau nicheur confirmé) et de la Rainette faux-grillon de l'Ouest dans la catégorie des amphibiens.



Campagnol sylvestre



Photo : Lyne Bouthillier
Faune et Parcs Québec

Rainette faux-grillon de l'Ouest



Bruant sauterelle



Cerf de Virginie

Dans les espèces végétales, une espèce relevée suscite une interrogation. Il s'agit du *Cicuta maculata*. Il existe différentes variétés et la variété appelée Victorini est une plante vulnérable ou susceptible d'être menacée. Il y a une présence potentielle en Montérégie. L'étude d'impact sur le tronçon Jean-Leman ne permet pas de répondre à cette question. Beaucoup de cerfs de Virginie s'y trouvent ⁶

D'autre part, le rapport ROCHE⁶, à la page 74, parle de l'existence de deux espèces floristiques menacées ou vulnérables soit la cardamine bulbeuse et du carex alopécoïde. Par contre, on ne les retrouvent pas dans l'étude d'impact pour Jean-Leman de novembre 2004. Le relevé floristique qu'on retrouve dans l'étude d'impact Jean-Leman me laisse perplexe.

L'arrivée du tronçon Jean-Leman, fera en sorte qu'il deviendra impossible d'arrêter le développement et, conséquemment, la destruction de ce boisé et des autres boisés en milieux humides situés dans l'emprise du tronçon en zone agricole de St-Constant. **Comment pouvez-vous demander à une municipalité de préserver ses boisés lorsque le ministère des Transports est autorisé à faire passer une autoroute en particulier lorsqu'une alternative existe?**

La rareté du couvert boisé de la MRC Roussillon est inquiétante. J'ajouterais que la rareté du couvert boisé sur le territoire de la CMM est inquiétante. À cet effet, le Cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal⁵ souligne, à la page 76, que le territoire de la CMM a perdu 27 000 hectares de terres agricoles et 13 324 hectares de couvert végétal en plus d'une bonne partie de la superficie de la plaine inondable. Ces diminutions de la zone verte sont causées par une urbanisation mal planifiée selon la CMM. En totalité, c'est au-delà de 40 300 hectares de couvert végétal en moins en rapport à la situation qui prévalait avant 1981. La CMM va même jusqu'à prédire la disparition complète du couvert végétal sur son territoire dans 28 ans au rythme actuel (voir à la page 100 du Cadre d'aménagement)⁵

Avec toutes ces données, je crois qu'un moratoire s'impose sur tous développements urbains qui consisteraient à détruire des boisés, milieux humides et terres agricoles en périphérie de Montréal surtout que l'espace est disponible en milieu urbain. Cela vaut aussi pour le tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 qui ajoutera aux pertes d'hectares de boisé et de terres agricoles sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et dans la MRC Roussillon.

Chapitre 3: Les orientations gouvernementales sur l'aménagement du territoire de la CMM

Voici quelques unes des orientations gouvernementales envers la CMM dans l'aménagement de son territoire et les contradictions du projet Jean-Leman de l'autoroute 30 vis-à-vis ces orientations.

L'orientation n° 1 qui vise à consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures.

Comme c'est mentionné dans le chapitre précédent, l'urbanisation tout azimut vécu ces dernières années a grandement contribué à la perte du couvert végétal et des terres agricoles en périphérie de Montréal. Une urbanisation mal planifiée a donné comme résultat une augmentation de la motorisation des déplacements et de la distance moyenne parcourue. Cela va de pair avec l'accroissement des gaz à effet de serre.

Le projet de l'autoroute 30 en zone agricole va à contresens de cette orientation. Le tracé en zone agricole (8,8 km) combiné avec le tronçon Jean-Leman (3,4 km) donnera au tronçon Est de l'autoroute 30 une distance de 12,2 km. Si l'autoroute 30 était construite en respect avec le décret de février 2003 (dans l'axe de la route 132) le tronçon Est n'aurait que 7,3 km **Comment, le fait de construire 5 km de plus en zone agricole, peut correspondre avec l'orientation n° 1 du Cadre d'aménagement de la CMM⁵? À la lumière de ce qui se passe avec les terres agricoles avoisinantes d'une autoroute, comment croire que l'urbanisation ne viendra pas détruire ces terres qui sont d'une qualité exceptionnelle au Québec?**

Pourtant, à la page 77 du Cadre d'aménagement⁵ on peut lire que le ministère de l'Environnement juge qu'une gestion intégrée de l'aménagement du territoire permettrait de mieux protéger les milieux naturels et les terres cultivables. **Est-ce que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs est toujours d'accord avec son affirmation?**

L'orientation n° 2 qui vise à maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures. Avec le projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, on construisait des voies rapides au centre et la route 132 de chaque côté. Des pistes cyclables et des voies réservées aux autobus faisaient partie du projet. Du même coup, la sécurité des usages de la route 132 était amélioré et on y ajoutait des éléments visuels (arbres etc)

L'orientation n°6 qui vise l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport. Selon les chiffres du ministère des Transports, 90% des camions qui circulent sur la route 132 actuellement le font pour des besoins locaux (livraison dans les grands magasins, restaurants, postes d'essence et parcs industriels des quatre municipalités) De plus, 2 camions sur 3 provenant de l'autoroute 15 se dirigent vers le Pont Mercier pour se rendre dans les parcs industriels du West Island. **Comment l'autoroute 30 en zone agricole sera utile pour dégager la route 132?**

D'ailleurs, le MAPAQ affirme, à la page 92 du Cadre d'aménagement du territoire de la CMM⁵, qu'il appréhende des déménagements possibles d'entreprises à proximité des autoroutes en périphérie afin d'éviter que leurs activités de camionnage soient constamment entravées par la congestion routière. **Nous craignons le même problème avec l'autoroute 30 en zone agricole**

L'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 permet à la circulation de transit d'avoir accès à une voie rapide, sans feux de circulation, et elle aurait permis à la circulation locale d'avoir aussi un accès à la voie rapide. Dans l'axe de la route 132, l'autoroute 30 est utile aux résidants des quatre villes.

Les orientations 7, 8 du Cadre d'aménagement parlent, respectivement, de protection des terres agricoles et des milieux verts. Avec le chapitre 1 et le chapitre 2, je n'ai pas besoin d'en ajouter ici.

L'orientation n° 9 qui vise à contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être public ainsi qu'à la pérennité des investissements par la prise en compte des risques de sinistres naturels et anthropique dans les décisions dictant le développement économique et l'aménagement du territoire.

Parlons-en de cette orientation qui est bafouée à plusieurs points de vue avec le projet de l'autoroute 30 en zone agricole et le tronçon Jean-Leman seulement en soulevant quelques questions dans un premier temps.

Comment un projet d'autoroute qui vient s'installer dans un environnement calme et moins pollué (secteur résidentiel au sud de St-Constant = près de 5000 résidences touchées) peut contribuer à la santé des résidents?

Dans l'éventualité d'une évacuation massive (comme celle vécue en la Louisiane dernièrement) comment une autoroute en zone agricole sans accès pour la population locale peut aider à améliorer la sécurité et le bien-être public?

Alors que plusieurs grands commerces se sont installés le long de la route 132 et que les municipalités et que des sommes d'argent furent dépensées au niveau des infrastructures en prévision de l'arrivée de l'autoroute 30 dans ce secteur, comment l'autoroute 30 en zone agricole assure la pérennité des investissements? Que fait-on des développements économiques aux abords de la route 132 réalisés en fonction de la venue de l'autoroute 30 dans cet axe routier?

Depuis plus de trente ans des commerces, des infrastructures payées par les contribuables furent réalisées le long de la route 132 et aujourd'hui on balaye tout. Pour ajouter l'insulte à l'injure, on ira contaminer un secteur résidentiel dont les gens croyaient que ce secteur ne serait jamais perturbé par l'autoroute 30. Voilà un nouveau principe du développement durable que personne ne connaissait.

Chapitre 4 : Dommages collatéraux sur l'environnement du tronçon de Jean-Leman

Le projet Jean-Leman, directement lié avec le tracé Sud (en zone agricole de St-Constant) aura des impacts importants sur l'environnement dans la MRC Roussillon. Voici un résumé :

- Trois rivières passent sous la route 132. En construisant l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, on limite à trois points le risque de contamination des trois rivières. En construisant le tronçon Jean-Leman et le tracé Sud, **on double les points de contamination car les trois rivières passeront sous le tracé en zone agricole en plus de passer sous la route 132.** Création de trois nouveaux risques de contamination des rivières
- Plusieurs puits privés menacés par les retombés
- Destruction de plusieurs hectares de boisés (dont un est centenaire)
- Destruction de milieux humides
- Entre 553 et 576 hectares de terres agricoles

- Augmentation des résidus polluants laissés par le ruissellement de l'eau sur les terres agricoles avoisinantes au tronçon autoroutier
- Utilisation de près de 800 tonnes de plus en sel de déglacage sur le tracé en zone agricole comparativement au tracé sur la route 132.
- Destruction du caractère calme dans le secteur des terres agricoles dont près de 5000 résidences sont situées dans le rayon du 65 dBA et du 60 dBA alors que le niveau sonore se situe près de 45 dBA la nuit et autour du 50dBA le jour. Sur la route 132, le climat sonore est déjà fortement perturbé.
- Impacts visuels importants dans un secteur où les résidents sont habitués à un horizon à perte de vue. La venue d'un talus de terre, qui a peu d'effet pour diminuer le bruit, cachera l'horizon.
- Menace sur la nappe phréatique en zone agricole
- Augmentation des GES avec le projet de l'autoroute 30 en zone agricole
 - o Tracé en zone agricole 5 km plus long que dans l'axe de la route 132
 - o Transformation de la route 132 en boulevard urbain où la congestion automobile ne diminuera pas à cause d'une utilisation moins grande de l'autoroute 30 en zone agricole
 - o Moins d'arbres pour capter les polluants atmosphériques

Conclusion

Les raisons de fluidité de la circulation, pour justifier la réalisation du tronçon Jean-Leman, ne tiennent pas la route. D'abord parce qu'il est difficile d'expliquer pourquoi le tronçon Jean-Leman a été caché lors des audiences publiques de 2002.

Dès 1998, suite au dépôt du rapport final de l'étude de la firme ROCHE, le MTQ savait que le tracé Sud serait moins fonctionnel. À la page 206 du rapport ROCHE nous pouvons lire que « le projet de l'autoroute 30 doit présenter un parcours fluide et attrayant pour toute la clientèle visée » Plus loin, on peut lire « la localisation de l'échangeur doit être telle que les deux destinations soient également favorisées » en faisant référence aux usagers se dirigeant vers Valleyfield ou vers le pont Mercier. Ensuite, on y lit « pour les usagers se dirigeant vers l'est, si l'échangeur de l'autoroute 15 est trop au sud, les parcours vers l'est et vers le nord s'en trouveraient rallongés et moins fonctionnels »

Plus bas, on peut lire « pour les mêmes raisons, ceux venant du nord ou de l'est allant vers le pont Mercier risquent de rester sur la route 132 » Le rapport termine en écrivant « par contre, si cet échangeur est localisé plus au nord la distance est réduite pour les destinations principales et le parcours est plus fluide et plus invitant »

À la lecture de cette page du rapport ROCHE, il est clair, même pour un néophyte, que le tracé Sud arrêtant à l'autoroute 15 manque fluidité. Comment, les experts du ministère des Transports ont pu cacher cet élément aux commissaires du BAPE en 2002?

Le tronçon Jean-Leman a été si bien caché que même le BAPE conclut, à la page 66 de son rapport, que les deux tracés (Nord et Sud) répondraient de façon comparable aux objectifs de fluidité et de rapidité des déplacements.

Le MTQ, dans un mémoire numéroté DA-4, malgré qu'il indique que le tracé Sud d'une distance additionnelle de 7,3 km, sera moins attrayant pour les usagers. Pourtant il ne fait mention du tronçon Jean-Leman nulle part dans le mémoire.

Dans l'étude d'impact pour le projet Jean-Leman, le MTQ écrit que le tracé Sud (en zone agricole) a une distance de 8,8 km Où le MTQ a-t-il pris sa distance additionnelle de 7,3 km dans le mémoire DA-4?

Le BAPE quant à lui, mentionne à la page 31 de son rapport que le tracé Nord a une distance de 7 km et que le tracé Sud (page 29) a 0,5 km de plus.

Or, si le BAPE avait su en 2002, que le tracé Sud (avec Jean-Leman) aurait une distance de 12,2 km comparativement à 7,3 km pour le tracé dans l'axe de la route 132;

- si le BAPE avait su que le tracé Sud, sous l'emprise, détruisait plus de 102 hectares (au lieu de 80 hectares) et qu'il enclaverait au-dessus de 450 autres hectares (au lieu de 365 hectares)
- si le BAPE avait pris connaissance des destructions des boisés et milieux humides avec le tracé Sud

Est-ce que le choix du BAPE aurait été le même? La question mérite d'être posée

Aujourd'hui, avec l'information que nous avons, que ce soit au niveau de la fluidité, au niveau de l'environnement et au niveau de la conservation des terres agricoles, essentielles pour notre sécurité alimentaire, le tronçon Jean-Leman et sa continuité (tracé Sud en zone agricole de St-Constant) sont inacceptables.

De plus, en ajoutant les principes du développement durable, dont le maintien de la qualité de vie de la population, la protection des ressources naturelles rares et de la biodiversité en adoptant une meilleure gestion de l'urbanisation, le tronçon Jean-Leman et sa suite (tracé Sud en zone agricole de St-Constant) sont inacceptables.

Finalement, quant on parle de réduire les GES dans l'atmosphère, une façon d'y arriver est de diminuer les distances de parcours des usagers de la route. Avec près de 5 km supplémentaire, le tracé Sud et le tronçon Jean-Leman sont inacceptables.

Vous avez l'occasion de réparer les erreurs de 2002 et c'est en optant pour l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132. Cette option permet de laisser tomber Jean-Leman, est respectueuse des principes du développement durable et de la loi sur la protection du territoire agricole.

Il faut laisser un environnement viable et des terres agricoles en quantité suffisante pour assurer la sécurité alimentaire des générations qui nous suivront.

Christian Nantel

Membre du Comité des citoyens pour l'autoroute 30 sur la 132 (tracé Nord)