

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. FRANÇOIS LAFOND, président
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE PARACHÈVEMENT
DE L'AUTOROUTE 30
ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN
À CANDIAC ET À SAINT-PHILIPPE**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 29 septembre 2005, 19 h
Musée ferroviaire canadien
110, rue Saint-Pierre
Saint-Constant

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 29 SEPTEMBRE 2005	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
GÉRARD BOISCLAIR.....	2
MARC-ANTOINE CLOUTIER	3
DANIEL ROBIDOUX	8
DAVID JACKSON.....	9
RAYMOND LÉTOURNEAU	13
FRANÇOIS CORRIVEAU	13
REPRISE DE LA SÉANCE	23
MICHEL AUBIN	23
SYLVIE BLAIS.....	23
BERTHOLD ROBIDOUX.....	26
CHRISTIAN NANTEL.....	29
VILLE DE SAINT-CONSTANT : DANIEL ASHBY	37
NORMAND COOL.....	47
MAXIME TREMBLAY.....	56
LES DÉVELOPPEMENTS IBERVILLE INC. : GILLES LAPERRIÈRE, YVES MORAIS	57
CAROLE FREEMAN	64
DROIT DE RECTIFICATION :	
DENIS BILODEAU	65
PAUL ANDRÉ-FOURNIER, MTQ	67

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir ! Bienvenue à cette cinquième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe par le ministère des Transports.

10 Avant de débiter la présentation des mémoires, je désire vous rappeler les règles de déroulement pour cette séance. La commission est ici pour vous entendre et pour recevoir vos opinions. L'ordre d'inscription déjà établi détermine l'ordre d'invitation à venir présenter votre mémoire. La commission a prévu de 10 à 15 minutes pour chaque présentation de mémoire. Je vous demanderais de synthétiser votre présentation si vous avez un mémoire qui est long, afin de
15 respecter les temps requis. Je compte sur votre collaboration afin que le temps disponible puisse être réparti équitablement entre tous les participants.

À la fin de chaque présentation, mon collègue et moi pourrons, au besoin, vous poser des questions si nous jugeons que certains éléments de votre présentation doivent être éclaircis.
20 Si nous vous questionnons, soyez à l'aise de nous répondre au meilleur de vos connaissances.

En ce qui concerne les règlements élémentaires de la procédure, j'insiste pour que tout se fasse dans un climat serein et que chacun respecte ceux qui viennent présenter leur mémoire.

25 La procédure du BAPE prévoit que les participants, comme le public, peuvent, le cas échéant, se prévaloir d'un droit à la rectification des faits à la fin de la séance. Cette rectification des faits n'est pas un débat d'opinion. Ça consiste plutôt à préciser ou à rectifier des faits ou des informations qui ont été utilisés ou qui ont servi d'appui à la présentation d'un ou de plusieurs participants et qui n'apparaissent pas exacts. Pour vous prévaloir de votre
30 droit de rectification, vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle auprès de monsieur Jean-Sébastien Fillion.

Avant de débiter la première présentation, je vous informe que nous apprécions recevoir les impressions du public qui participe aux séances d'une commission. À cette fin, nous avons
35 des formulaires qui vous permettent de nous faire part de votre degré de satisfaction vis-à-vis de nos services. Ces formulaires et des crayons sont disponibles à l'arrière de la salle. Nous apprécierions que vous les remplissiez et les retourniez à monsieur Fillion.

40 Nous allons débiter la présentation des mémoires. J'inviterais à l'avant monsieur Gérard Boisclair, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Boisclair !

M. GÉRARD BOISCLAIR :

45 Bonsoir, messieurs les commissaires ! Je n'ai pas le talent de mes concitoyens pour composer des dissertations bien étoffées, mais, à mon âge, je comprends que 15 kilomètres ça coûte beaucoup plus cher que 5 kilomètres sur la 132.

50 Je vais être très court, mais explicite et facile à comprendre. Après tous ces mémoires, j'espère que vous allez convaincre notre bon gouvernement, depuis quelques jours que vous avez des mémoires, de changer sa promesse électorale. On est ici pour une promesse.

Après l'exposé de monsieur Pellerin mardi, c'est bien difficile de faire mieux. J'ai le mémoire de mon ami. Est-ce que je pourrais le lire après ?

55 **LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr.

60 **M. GÉRARD BOISCLAIR :**

Bon !

L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.

65 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Boisclair. Vous êtes très clair dans votre mémoire.

70 **M. GÉRARD BOISCLAIR :**

Mon ami en a un aussi, c'est celui-là que je veux vous dire.

75 *Monsieur le président, on ne veut pas dissocier le tronçon Jean-Leman et la construction de l'autoroute 30 dans les terres agricoles au sud de Saint-Constant. J'entends depuis fort longtemps le piteux état de nos routes au Québec. Encore ce matin, après l'effondrement d'une partie de l'autoroute 40 – ça, c'est parce que ça a été écrit avant, tout le monde est au courant – on nous informait que l'entretien de nos routes a été négligé depuis 10 ans. Ici, à Saint-Constant, on veut construire une autoroute de 9 kilomètres dans les terres agricoles, en plus du tronçon Jean-Leman de 3.4 à des coûts astronomiques – avec des points d'interrogation –*

80

Pourquoi ne pas se servir de cet argent pour réparer les cas urgents d'entretien de nos routes et faire passer l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 sur 5 kilomètres seulement à des coûts beaucoup moins élevés. Pour un budget équilibré, quand on nous martèle qu'on n'a pas

85 *d'argent avant de construire de nouvelles routes, n'est-il pas raisonnable d'entretenir
celles qu'on a déjà ? Et de transformer la route 132 existante en autoroute 30. L'économie
d'argent, ça concerne les payeurs d'impôt. Alors, à vos devoirs, chers commissaires.*

LE PRÉSIDENT :

90 Merci. Juste une petite information, parce que tantôt je n'ai pas très bien compris le nom
du monsieur pour qui vous avez lu le mémoire.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

95 Monsieur Ernest Minier de Saint-Hubert.

LE PRÉSIDENT :

100 Parfait. Merci, monsieur Boisclair.
Monsieur Paul Labrecque. Monsieur Labrecque n'est pas là.
Marc-Antoine Cloutier. Bonsoir, monsieur Cloutier !

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

105 Bonsoir, messieurs les commissaires ! Dans les derniers jours, j'ai entendu beaucoup
d'intervenants faisant réaliser dans le fond la triste réalité que lèguera un tel projet à la génération
future qu'est la mienne.

110 Voici en fait le point de vue d'un jeune de 16 ans, qui est conscient de cet héritage et de
l'impact négatif d'une telle autoroute. En fait, je rêvais de devenir agriculteur. Agriculteur et
exploitant de ces belles terres qu'on peut retrouver dans notre coin de pays. Mais encore faut-il
qu'il en reste suffisamment.

115 Mes parents ne sont pas agriculteurs, mais j'ai toujours été fasciné par les grands
espaces agricoles, le plein air, les variétés d'animaux mais surtout avec un contact réel avec la
vraie nature. Le mot *nature* n'incluant surtout pas le mot *autoroute*.

120 Mais qu'attendons-nous avant de le réaliser ? Peut-être faudra-t-il d'autres agriculteurs
dépossédés et complètement anéantis devant la grande machine économique de l'envahissement
urbain. Peut-être attendons-nous d'autres projets encore plus dévastateurs par rapport à
l'environnement comme celui proposé dans le dossier qui nous concerne par la Ville de Candiac.

Comme je l'ai dit dans mon mémoire, on morcelle et on fragilise nos terres. On morcelle
et on fragilise aussi mon avenir ainsi que celui de milliers d'autres adolescents et jeunes adultes

125 inscrits dans des programmes agricoles. Vraiment, il n'y a rien d'encourageant pour un jeune qui
désire percer en milieu agricole. Mais voilà que mon rêve, je l'ai transformé. Je serai politicien.
C'est décidé. Politicien pour pouvoir empêcher de tels projets de voir le jour. J'étudie fort afin de
parvenir à ce but. J'en apprends tous les jours davantage sur l'importance de l'environnement qui
130 de plus grands centres d'intérêts. Mais pourquoi ne pas considérer l'agriculture comme un palier
économique requérant le même respect que tous les autres domaines ?

Les jeunes comme moi entendons parler de développement durable, de Protocole de
Kyoto et de la Loi sur le zonage agricole depuis maintenant plusieurs années. De beaux et grands
135 règlements visant la protection de l'environnement que le gouvernement a signés. De beaux
principe, certes, mais qui demandent maintenant d'être appliqués dans le plus grand nombre de
dossiers possible. L'autoroute 30 y échappant aucunement.

Ma mère m'a toujours dit qu'il fallait respecter les règlements sans en transgresser les
140 limites. Ces belles leçons que donnent de bons parents responsables comme les miens sont-elles
appliquées par notre gouvernement ? Certainement pas en regardant la façon d'agir du MTQ
dans le dossier de l'autoroute 30. Et je m'explique.

Développement durable. La définition du développement durable est très claire. Pour
145 qu'un projet rencontre ses exigences, il doit convenir au développement à court terme sans
hypothéquer le fonctionnement général à long terme. Qu'est-ce que le développement à long
terme est sans un environnement sain ? Beaucoup moins intéressant, à mon avis. Donc, selon
moi, encore une fois, on transgresse cette loi par le biais du tronçon Jean-Leman.

150 Protocole de Kyoto. Le Protocole de Kyoto vise à réduire les émissions de gaz dans
l'atmosphère. Allons-nous y parvenir en construisant de nouveaux tronçons ? Évidemment, non.
Donc, pourquoi chercher plus loin pour mettre ce projet de côté ?

Zonage agricole. Cette loi vise à protéger le territoire agricole, zone verte. Si cette
155 autoroute est construite sur des terres agricoles d'une telle qualité, est-ce que cette loi exerce son
rôle ? Encore une fois, non. Est-ce vraiment la leçon que le gouvernement veut laisser à ma
génération, c'est-à-dire le non-respect des principes environnementaux ? Je crois, en fait, que
personne désire laisser de telles leçons.

160 Cela dit, non je ne veux pas d'un environnement de béton, de bruit et de désagréments
visuels. Je ne veux pas d'un réseau de rivières encore plus polluées. Je ne veux pas d'un
empiétement urbain. Je ne veux pas assister à la destruction sans cesse plus grande de terres
agricoles de cette qualité. Je ne veux surtout pas de la construction du tronçon Jean-Leman et, du
même fait, non plus la construction de l'autoroute 30 au sud.

165

170 Par contre, je veux entendre les politiciens actuels ainsi que vous, représentants du BAPE, dire oui au respect sur l'entente du développement durable, dire oui au respect du Protocole de Kyoto, dire oui au respect de la loi sur le zonage agricole et, du même coup, dire oui au respect général des terres et de ses agriculteurs. Mais, surtout, j'aimerais vous entendre dire oui à la 30 sur la 132, pour les simples et bonnes raisons que le tracé sur la 132 sauvegarde davantage notre environnement et assure un meilleur avenir aux gens de ma génération.

LE PRÉSIDENT :

175 Merci, monsieur Cloutier.
Monsieur Dériger ?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

180 Une question, monsieur Cloutier.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

185 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

190 Dans votre mémoire, en fait, ce que vous nous dites, vous parlez bien sûr de regarder le tronçon Jean-Leman et l'autoroute 30 dans son ensemble.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

Oui.

195 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

200 Pour voir tous les impacts, autant sur le milieu naturel que le milieu humain. On peut aussi comprendre que ce que vous souhaiteriez en fait, c'est qu'on élargisse encore plus le débat, c'est-à-dire qu'on aille même voir les autoroutes qui sont ailleurs. Donc, l'ensemble des autoroutes au Québec. Est-ce qu'on peut comprendre ça dans votre mémoire ? C'est un débat global, tous les aspects du projet.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

205 Écoutez, moi, j'ai appuyé mon argument concernant l'autoroute 30 et le tronçon Jean-Leman sur le fait de l'accumulation des pertes agricoles.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

210 Donc, sur l'élément cumulatif.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

215 Sur l'élément cumulatif. Exemple : un bout d'autoroute par ci, un autre par là, etc., ce qui fait qu'on perd beaucoup de terres agricoles qui sont de très bonne qualité au Québec.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

220 Donc, afin de considérer l'ensemble des impacts cumulatifs, si on veut, de tous les projets...

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

225 Exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... pour prendre notre décision.

230 **M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :**

235 C'est bien important, selon moi, de ne pas considérer projet par projet. Parce que si on accepte tout le temps d'accorder une minime, exemple, expropriation ou une autoroute, exemple, et chaque cas individuel devient à l'ensemble, quand on les compile, une grande perte totale pour le Québec, selon moi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

240 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

245 Attendez, je n'ai pas terminé. Moi aussi, j'ai une petite question. Dans votre mémoire, ce que je peux comprendre, en fait celui-là, parce que l'autre, ce que vous venez de dire finalement...

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

Oui, c'est un complément.

250 **LE PRÉSIDENT :**

... ce n'est peut-être pas tout à fait... c'est un complément, effectivement.

255 **M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :**

Oui, oui, exactement.

LE PRÉSIDENT :

260 Dans le mémoire qui a été déposé en premier à la commission, vous indiquez que le tracé de la Ville de Candiac n'était pas votre choix.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

265 En effet.

LE PRÉSIDENT :

270 Et, à ce moment-là, est-ce que le tracé qui est offert par le MTQ, le tracé retenu par le MTQ est plus acceptable pour vous, comparativement à celui de la Ville de Candiac.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

275 C'est même pas envisageable pour moi de considérer un tracé du MTQ envisageable ou plus envisageable, car il n'est pas profitable, point à la ligne. Cette autoroute-là doit passer sur la 132, à mon avis.

LE PRÉSIDENT :

280 Juste un petit commentaire. Je vous dirais que les politiciens actuels, ils sont mieux de bien se tenir parce que vous avez un réel talent, d'une part...

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

285 Merci du compliment.

LE PRÉSIDENT :

290 ... et deuxièmement, la commission, puis pas juste la commission, le BAPE aussi est très heureux de votre participation.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

Merci.

295

LE PRÉSIDENT :

Vous l'avez noté dans votre mémoire. C'est très rare qu'il y a des jeunes qui participent et j'espère que vous allez en convaincre beaucoup et que vous allez continuer surtout à participer à des audiences publiques.

300

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

De plus en plus, je vous dirais que les jeunes sont conscientisés à l'environnement. On peut remarquer les plusieurs comités environnementaux dans les écoles. Il y en a de plus en plus. Des actions concrètes, il y en a évidemment aussi de plus en plus. C'est très important pour la jeunesse, je crois.

305

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez être certain que le BAPE se fera toujours un plaisir d'accueillir les jeunes à ses audiences publiques. Je vous remercie, monsieur Cloutier.

310

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

Merci. Bonjour.

315

LE PRÉSIDENT :

Vous savez, la règle est toujours valable. Pas de manifestation.
Monsieur Daniel Robidoux, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Robidoux.

320

M. DANIEL ROBIDOUX :

Bonsoir ! Je me présente. Je suis Daniel Robidoux, producteur laitier de Saint-Constant. Monsieur le président, je suis un agriculteur dont la terre sera expropriée et je suis contre le projet pour les motifs suivants.

325

L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.

Pour terminer, j'aimerais vous remettre en mains propres un document avec la signature de 3 500 personnes qui appuient mon mémoire. La plupart de ces gens qui ont pris connaissance de mon mémoire lors de la journée Portes Ouvertes de l'UPA qui a eu lieu dans

330

21 fermes agricoles de la région de Saint-Jean-Valleyfield le 11 septembre dernier.

335

Je vous remets également un écusson représentant le nouveau logo de la protection du territoire agricole. Merci.

LE PRÉSIDENT :

340

Je vous remercie, monsieur Robidoux. Si vous voulez déposer, déposez à madame Poliquin à l'arrière. Ce n'est pas parce que...

M. DANIEL ROBIDOUX :

345

C'est parce qu'il m'aurait fait plaisir de vous le donner en mains propres.

LE PRÉSIDENT :

350

Je vais les accepter. Ça me fait plaisir.

M. DANIEL ROBIDOUX :

355

On a-tu des questions ?

LE PRÉSIDENT :

360

Non. Je pense que c'est très clair. Merci.

Monsieur David Jackson, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Jackson !

M. DAVID JACKSON :

365

Bonsoir ! Members of the Committee, let me begin by saying that I am against constructing the Jean-Leman section of Autoroute 30. My family and I have lived in St-Constant for eight years, and are extremely happy with the general peacefulness of this community. There is everything we could want for ourselves and our children in this vibrant and diverse corner of the south shore.

370

The only drawback that has a noticeable effect on the lives of the people of St-Constant, Ste.Catherine, Delson, and Candiac is the endless congestion of Highway 132 which bisects this urban area. It should be noted that this stretch of road is also extremely dangerous. It is noisy, and choked with pollution through seven kilometres of red lights and bumper-to-bumper traffic. This goes on for ten or twelve hours a day, seven days a week, twelve months of the year.

375

Having said this, you can understand my surprise when I read the report of the last public hearings to study this affair, which actually recommended constructing Autoroute 30 through the farmland south of St-Constant. Given that the "Tronçon Jean-Léman" is an extension of this already flawed logic, I must voice my extreme opposition to its construction.

380

The following are just a few of the reasons why this piece of highway should not be built. The area in which the Jean-Léman section is supposed to pass is a beautiful piece of land, to start with, and vital to the quality of the local environment.

385

I realise that the mayor of Candiac has plans to develop this area someday, but we don't see the bulldozers yet, and for now it's a nice buffer between the city, the highways, and the countryside.

390

The forests, the wetlands, and the undisturbed aspect of this area are all things which are harder and harder to find this close to urban development. Many people view such natural treasures as raw materials, to be exploited, paved, and built upon, not realising that the real treasure is in just leaving it alone.

395

Bricks and cement and asphalt do not filter our drinking water, nor purify the air that we breathe, nor provide sanctuary to the thousands of creatures great and small which make up what we call biodiversity.

400

I realize that we cannot preserve everything, but we have an obligation to cooperate with nature wherever this is possible. For too long we have wantonly exploited nature in the pursuit of money, and in the name of progress. The time has come to say no when a project destroys natural habitat strictly for the greed or convenience of a few ambitious developers, or short-sighted politicians.

405

For Autoroute 30, there is a solution which provides for our needs while preserving the natural environment which surrounds us. The MTQ already has an excellent proposal for the construction of Autoroute 30 over the existing right-of-way of the 132. For more than thirty years the land has been expropriated along Highway 132 for an eventual multi-lane autoroute.

410

For all this time, the zoning, development, and infrastructure planning of four towns has been based on the known location of this all-important highway. If you ask anyone who lives here, they will tell you that the 132 should have been ripped up and replaced by a real highway decades ago. And when you take the time to explain to these people what the Liberal government plans to do with Autoroute 30, they can't believe it

415

How does this plan benefit anyone who lives here? How does a highway with no local access help the 30,000 or more residents of our community who have to use the 132 every day? They don't have any other road to use.

420 How does the creation of a second zone of noise and pollution make life better for any of us, especially when they have no intention of improving the 132 for at least another ten years? All of the merchants who set up a business, or families who bought a house along the 132 did so knowing, and probably even hoping that someday there would be a multi-lane Autoroute at their front door. And don't you let anybody tell you otherwise.

425 The original plan introduced by the last government for the building of Autoroute 30 along the axis of the 132 was designed to provide for smooth traffic flow from all four towns, greatly reduced pollution, greatly reduced noise, as well as safe pedestrian access among the various communities. Amazing ! This is a great plan. You should watch the video the MTQ produced for this project. It's the smartest urban highway I've ever seen, and the people who worked on putting all the various recommendations together should be very proud of themselves. There will be no
430 more congestion on the 132.

The grass-covered, angled slopes of this new artery would cut down on noise and dust. Overpasses at major intersections will make it safe and easy to cross from one town to the other. And best of all, the farmers keep the land which they need so badly. So it is possible. We can
435 improve something which has a major impact on our quality of life, and still leave the farmland, forests, and rivers undisturbed.

This is a win-win situation. Anyone who still believes that this highway should be built anywhere else but on the 132 has either never been here, or never will. You just have to come
440 and see the place, and you'll realize that sticking a four-lane highway out in the middle of a bunch of farmers fields just doesn't make any sense at all. Take a look at the map. It makes a lot more sense for Autoroute 30 to follow its natural course, a straight ahead line from Candiac to the other end of Ste-Catherine.

445 If the Troncon Jean-Leman is approved, thereby clearing the way for Autoroute 30 to be built across the south of St-Constant, what impact does this really have ? First of all, it will destroy a small triangle of natural wilderness habitat of which we have so little left near Montreal. The highway is far more important than a small patch of forest. The next step of course will be to continue the highway south of St-Constant, destroying a lot of very good
450 farmland. The farmers only use this land to grow food for their animals. The highway is far more important than a few hundred acres of farmland.

455 So we build the highway across the fields, and as close as possible to the houses on the south side of town because the first BAPE said that this would actually help the farmers. This is progress, and the highway is far more important than the quality of life of a few thousand people.

And so the 132 remains the polluted, congested, and dangerous road that nobody has bothered to fix for the last thirty years. It is far better to create a second zone of pollution and

460 noise where none existed before, destroy the quality of life of thousands of people, leave the 132
the way it is, and do irreparable damage to the environment. Are the people who believe this
really that blind or just selfish ?

465 This is a lose-lose situation. The residents of the four surrounding communities get
nothing out of this plan. The 132 will still be a dangerous, noisy, and smelly scab of a highway
cutting through and dividing these four towns. And no urban boulevard is ever going to change
that even if it does actually get built someday. The farmland will be lost forever, and we have
precious little of it left in southern Quebec, as we continue to cover thousands of acres of green
space with housing developments, shopping centres, and asphalt every single year.

470 Somewhere this has to stop. Because most of all, the environment loses. And when
the environment loses, we all lose. The few remaining green zones need our protection and they
need it now. We cannot keep cutting down the trees, filling in the swamps, and chasing away all
the animals, and still expect our planet to survive. We have eyes, and we have brains, and we
475 can understand what this kind of progress is going to bring in the coming decades if we don't start
to change our ways.

In conclusion, let me say that the amount of money that one side or the other might
quote as being the "cost" of this project does not really tell the big picture. Money alone is not
480 the only cost we have to consider, and that's why we have these hearings.

When we start sacrificing the last remaining bits of forest and farmland for the sake of an
election promise, then we are on slippery ground indeed. These seemingly insignificant pieces of
mother nature may not be worth a lot to some people today, but when they're gone, they're gone
485 forever. End of story.

This BAPE must do the right thing. You must not compromise on the environment. You
must protect it. You must not bend to political pressure. You must stand firm by the true principles
of sustainable development, knowing that we have already done a lot of damage.

490 Putting another highway through this or any green zone will be hard to justify to future
generations. Building it on the 132 would be a blessing. The Jean-Leman proposal is a bad
solution to an already ill-conceived project. It is a waste of good land. It is totally unnecessary.
And it is going to do serious harm to the environment for questionable long-term benefits. I
495 implore you to recommend that this project be cancelled.

Thank you for giving me every possible consideration for the arguments which I have
presented here.

500 **LE PRÉSIDENT :**

Thank you, Mr. Jackson.

Monsieur Raymond Létourneau.

505

M. RAYMOND LÉTOURNEAU :

Bonsoir!

510

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Létourneau!

M. RAYMOND LÉTOURNEAU :

515

L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.

LE PRÉSIDENT :

520

Merci, monsieur Létourneau.

Monsieur François Corriveau, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Corriveau.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

525

Bonsoir, monsieur le président. La dernière fois qu'on s'est parlé, vous m'avez dit de mettre ça dans mon mémoire, et c'est ce que j'ai fait, et c'est ce que je vais vous livrer ce soir.

LE PRÉSIDENT :

530

Vous avez bien fait, monsieur Corriveau.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

535

Au départ, je voudrais tout simplement vous dire que j'ai intitulé mon mémoire *Le gros bon sens, c'est l'autoroute 30 sur la 132*. Donc, vous comprendrez que je rejette et le tronçon Jean-Leman et l'autoroute 30 dans les terres agricoles.

540

Je voudrais, à titre d'introduction, vous dire que le projet tel que présenté par le ministère des Transports, je n'ai pas la prétention de vouloir contester leurs études, ce sont des gens qui ont fait leur boulot, et dans ça, il y a des choses très pointues qu'un citoyen ordinaire comme moi, on ne peut pas prétendre vouloir débattre. Alors j'accepte, en gros, en principe, l'ensemble des données qui sont là, même si je ne suis pas d'accord avec la localisation proposée.

545 Ceci dit, il n'en reste pas moins que la très grande majorité des gens savent que 2 plus 2, ça fait 4, et que dans le présent projet du tronçon Jean-Leman et de l'autoroute 30 dans les terres agricoles, il n'y a pas toujours transparence. On y fait des interprétations conciliantes. Les informations sont partielles et parfois cachées. L'orientation générale, à mon point de vue, soumise à une commande politique plus qu'à des croyances professionnelles des spécialistes des différents ministères impliqués dans ce présent projet.

550 Ceci dit, je voudrais vous parler, en tout cas vous faire part de deux éléments majeurs dans mon mémoire, soit des événements, des déclarations et des communiqués qui créent la méfiance – et ça, c'est malheureux au Québec, dans notre démocratie – et qui ne peuvent que semer le doute auprès de la population. Parce que vous savez, on peut dans la vie être d'accord avec quelqu'un ou ne pas être d'accord, puis ça ne pose pas de problème. Moi, ça ne m'en pose pas. Mais il faut que ça se fasse dans un contexte qui est raisonnable, qui reflète le gros bon sens.

560 Alors, ma première partie va toucher cet aspect-là et ma deuxième partie, ça va être plus en fonction des coûts du projet.

565 Alors, dans ma première partie, je vais essayer d'être quand même assez bref, j'ai six éléments qui, à mon point de vue, n'ont pas facilité la tâche de personne dans ça. Le premier, c'est le climat d'intimidation qui existe depuis trois ans et c'est des tentatives d'intimidation qui ont été faites, qui, à mon point de vue, ne servent pas la démocratie. Elles ont été faites auprès de personnes, auprès d'entreprises sympathiques à notre cause.

570 Je vous donne des exemples. À la rencontre du 28 novembre 2003 convoquée par le MTQ, où étaient invités – et on me corrigera si je me trompe – mais les citoyens des quatre villes concernées seulement, Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine et Candiac. Or, dans le journal, extrait de Montréal Plus, le président de la Chambre de commerce de Châteauguay dit: «Nous avons nolisé des autobus pour que le point de vue de nos partisans soit entendu.» Je trouve ça regrettable, parce qu'ils ont même brimé la possibilité à des gens de nos villes de pouvoir pénétrer dans cette salle-là n'ayant plus de places. Malheureusement pour eux, ils s'attendaient à avoir 150 personnes, partisans de notre côté, mais il y en avait 600. Alors, leur présence n'a influencé absolument rien.

580 Deuxième fait que je dis que ce n'est pas correct, ça, lors des journées d'information du BAPE en 2002, un partisan pro-sud a intimidé verbalement les professionnels du ministère des Transports. J'étais là et je suis convaincu qu'ils pourraient le certifier également.

585 Nous avons connu également auprès d'une compagnie de la région qui travaillait avec nous pour recueillir des signatures en faveur du tracé nord, ils ont reçu un appel téléphonique d'un individu, qui se faisait passer pour un ingénieur du ministère des Transports et qui leur a dit: «Si vous continuez à recueillir des signatures pour le nord, vous n'aurez plus de contrat.» Le

problème, l'individu, est-ce que c'est une erreur ou une question d'intelligence, mais il a appelé de chez lui, son numéro de téléphone est apparu sur l'afficheur de la compagnie ainsi que son nom, et il a été enregistré.

590 Vous savez, on est allés très loin dans ça. Notre maire à Saint-Constant, c'est clair, il s'est prononcé, il l'a fait ouvertement pour ses citoyens, mais on a retrouvé à un moment donné, un matin, sur les affiches: «kill the mayor», «tuer le maire». C'est tout ça le contexte, sans parler des téléphones qui ont été faits aux gérants.

595 Et ça, je peux vous confirmer moi-même, parce que je les ai vus, j'ai discuté avec eux, les gérants du Wal-Mart et IGA et du Métro, parce qu'on recueillait des signatures dans leur stationnement, ils nous avaient autorisés, ont reçu des appels de gens qui disaient qu'ils n'iraient plus acheter là s'ils continuaient à nous autoriser à prendre des signatures. Pourtant, il me semble que c'est très, très démocratique.

600 Vous avez d'autres choses que... je n'insisterai pas. Je pense que j'en ai nommé assez.

L'autre aspect dans les informations que je trouve des fois qui sont partielles ou erronées, bien, je vous l'ai déjà mentionné dans les trois journées précédentes, dans l'étude d'impact sur l'environnement 2004, on y mentionne, entre autres, que le tracé sud s'avérait préférable en regard des préoccupations émises par les citoyens et les groupes d'intérêt, à la page 12. Je vous ai mentionné et je le redis ce soir pour le bénéfice du public, c'est une affirmation complaisante qui manque de transparence, qui donne une orientation non conforme à la réalité.

610 Parce que dans le BAPE, à la page 18, ce qui est écrit, c'est que les citoyens, soit ceux du nord, soit ceux du sud, selon où ils habitent, ils se prononcent en faveur d'un tracé ou de l'autre, mais les administrations municipales se rallient au nord, les groupes communautaires se rallient au nord, ainsi que les grandes entreprises. Alors, c'est loin, ça, que de dire que tout le monde s'avérait préférable en regard des préoccupations émises par les citoyens et les groupes d'intérêt.

620 Deuxième exemple. Je vais en donner juste deux. On dit, toujours dans cette étude d'impact, que seul le corridor sud a été étudié en détail, c'est-à-dire le 8.8 kilomètres entre l'autoroute 15 et l'autoroute 30, page 13, donc l'autoroute dans les terres agricoles. Et ça, c'est complètement mensonger.

625 Entre autres, je vous ai référé et je le redis encore ce soir, le journal Le Devoir – ce n'est pas un journal jaune, le journal Le Devoir – 31 août 2005, mentionne que le tracé sud n'a jamais fait l'objet d'une évaluation environnementale en règle. Également, le ministère des Transports a accordé différents contrats à des firmes en 2004 et en 2005. Alors, qu'on ne vienne pas nous dire que ça avait été fait en détail en 2002.

Je passe maintenant à d'autres exemples qui proviennent de la consultation publique tenue à Candiac le 28 novembre 2003. Dans le rapport du ministère des Transports, on y affirme que les commentaires émis par les citoyens qui se sont prononcés permet de constater que, généralement, les citoyens des municipalités de Candiac, Delson et Saint-Constant acceptent le tracé proposé.

Cette affirmation est complètement erronée. On a qu'à relire les journaux et à revoir les émissions de télévision pour se rendre compte... je vais employer un terme plus grave, cette interprétation est mensongère. Les 700 ou 800 personnes qui étaient là, disons 700, 90 % ont exprimé au ministère des Transports qu'ils n'étaient pas d'accord avec son nouveau projet.

Plus que ça, dans la synthèse des préoccupations exprimées par écrit, le ministère écrit qu'il a reçu 1 084 commentaires écrits et le ou les rédacteurs du projet en font un rapport très complaisant envers le projet et son emplacement. Alors, voyez-vous, la présidente de notre comité a déposé, ce soir-là même, 800 questionnaires-réponses de citoyens qui s'opposaient et qui préféraient la 30 sur la 132. Comment peut-on dire que les gens qui étaient en place étaient d'accord avec le projet quand il y en a 800 sur 1 084, par écrit, qui se sont opposés catégoriquement à ce projet?

Enfin, j'appelle ça la cerise sur le gâteau, à la page 9 de ce rapport, on parle de deux pétitions: une remise par le maire de Saint-Constant et l'autre par un groupe de citoyens de Candiac. C'est très bien. On s'arrête là. On ne donne pas toute l'information. On oublie de dire que la pétition du maire de Saint-Constant comporte plus de 8 000 noms et tandis que l'autre possiblement quelques dizaines. Il y avait deux feuilles qui ont été présentées.

Ma conclusion de l'ensemble de ces choses-là, c'est de vous dire: ça ne se peut pas qu'un professionnel puisse transmettre une telle information sans directive politique évidente.

Les coûts. On pourrait en parler longtemps des coûts, mais parlons juste de Lafarge, entre autres. Le ministère, en novembre 2003, a déplacé le tracé parce que ça coûtait trop cher, c'était très clair au niveau de Lafarge. Alors, il a proposé un nouveau tracé qui a été rejeté par la population et on est revenus sur le tracé original sur les terres de Lafarge. Et là, on ne s'entend pas sur les coûts. Et c'est peut-être pour ça que la population a dit: «Qu'est-ce qui se passe dans ces dossiers-là? Qui dit la vérité? Pourquoi est-ce qu'on nous charrie?», excusez l'expression.

L'Union des producteurs agricoles, elle, elle dit 400 M\$. Le maire de Saint-Constant nous dit qu'il avait reçu une lettre comme quoi Lafarge pourrait fermer éventuellement. Notre présidente, directement du directeur de la compagnie Lafarge, lorsqu'elle lui demande si c'est exact entre 150 M\$ et 350 M\$, il dit: «Oui, c'est exact.» Le responsable de la compagnie Lafarge, lui, il dit: «C'est sous la barre des 400 M\$» dans le journal. Si ça avait été sous la barre des 100 M\$, possiblement, je pense qu'il aurait dit: «sous la barre des 100», il n'aurait pas dit: «sous la barre des 400 M\$», il me semble.

670 Moi, si j'ai une auto à vendre, monsieur le président, je veux la vendre 800 \$, je ne dirais pas au gars «en dessous de 4 000 \$», je vais dire «en dessous de 1 000 \$», il me semble.

 Et ce que je voudrais dire enfin, c'est que le député de notre comté, lui parle de 50 M\$. Alors, vous voyez, ça varie et on est pris. On essaie de comprendre, mais on ne comprend pas.

675 Je voudrais également vous parler de cette fameuse soirée de consultation des citoyens. Je vais essayer d'aller plus rapidement. Ce que je trouve malheureux d'abord, on a fait ça dans une salle trop petite. Il y a des gens qui ont été refusés. Même, on a fait intervenir le sous-ministre adjoint pour faire entrer des gens dans cette salle-là, parce qu'ils étaient refusés parce que les gens de Châteauguay avaient pris la place des gens qui étaient invités.

680 On a eu des informations partielles, parce que c'est là qu'on a découvert que le tronçon Jean-Leman n'était pas publicisé.

685 Un coût incomplet du projet. On a parlé de 120 M\$, alors que l'UPA locale a fait la démonstration que ça coûterait 296 M\$ et ça n'a pas été contredit par les représentants du ministère lors de cette soirée-là.

690 On a fait, à mon point de vue, une description partisane des recommandations du BAPE quand on dit qu'on favorisait une option, alors que le BAPE parle de deux choix préférentiels, le sud ou le nord. Alors, lorsqu'on veut être honnête dans les choses, on les dit en totalité. On ne prend pas juste ce qui fait notre affaire. En tout cas, c'est ma façon à moi de fonctionner.

695 On a bonifié ce projet-là en disant qu'il y aurait des viaducs avec mur antibruit, permettrait une vue panoramique. Oh! monsieur, sûrement des murs transparents, permettre une vue panoramique! En tout cas, on ne comprend pas.

700 Et enfin, l'affirmation d'un représentant du ministère des Transports au cours de cette soirée qui nous a dit que la modification du tracé était une commande politique. Ça a été dit très clairement à la question d'une personne.

705 D'autres exemples sur les coûts où on sent que c'est de l'improvisation; c'est malheureux. Dans les exemples du comité du ministère des Transports, on dit, au mois de septembre 2003, que l'échéancier découle de la complexité même du projet. Deux mois après, on dit, dans un autre comité: «C'est moins compliqué à construire.» Là, on y perd notre latin; dans deux mois, complètement contradictoire.

 Transports Québec dit, au mois de mars 2004, que les coûts n'ont pas été validés sur le terrain. Et là, on arrive avec des coûts. On parle des déplacements des services publics, des honoraires professionnels et de l'acquisition de l'emprise pour 28 M\$. Là, je ne comprends plus

710 rien. Il y en a qui parlent de 400 M\$ juste pour Lafarge. Le député local parle de 50 M\$ pour Lafarge. Puis ici, on parle de 28 M\$. Ils arrivent à un total de 120 M\$, puis ils sont rendus à 135 \$. Il n'y a plus personne qui a dit des chiffres qu'on retrouve ça dans l'évaluation du ministère.

715 Sainte-Catherine, mois de mai 2004, le directeur du projet parle de 226 M\$. Il ajoute une approximation brouillonne.

720 Au-delà maintenant de ça, je vais quand même mentionner que dans ce projet-là, qui est important, et qu'on la veut la 30 sur la 132 et qu'on veut aussi une voie de contournement de l'île de Montréal, sur ça, soyez assurés que c'est le désir de l'ensemble des citoyens de notre région, mais dans ce projet-là, il y a encore des problèmes majeurs qui ne sont pas solutionnés et ça nous inquiète.

725 Le Conseil de bande de Kahnawake qui veut participer à ce projet-là, qui dit qu'il n'a pas été consulté. Vous avez le mégaprojet américain d'élargissement de la voie maritime, ce n'est pas encore réglé. Vous avez les PPP, c'est loin d'être réglé ça aussi, parce que le ministre Després nous dit: «Ça fait partie des négociations, le péage.» Ils ne savent pas si, oui ou non, ils vont en arriver à une entente.

730 Et enfin, vous avez l'entente fédérale-provinciale qui fait partie du décor, où il y a déjà eu une première entente, mais très claire, c'est pour les études, les analyses, les documents d'appel d'offres, les travaux préparatoires. L'entente ne couvre pas les frais de parachèvement de l'autoroute 30, tronçon ouest. Ce n'est rien de régler, ça, au niveau provincial aussi.

735 Alors, beaucoup d'incertitudes. Je passe aux coûts, je vais essayer d'être assez rapide.

LE PRÉSIDENT :

Prenez votre temps.

740 **M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

Je vous remercie, monsieur le président. Ah! bien, là, vous êtes complaisant. Je vous remercie énormément.

745 Les coûts. Je ne suis pas un spécialiste de la comptabilité. Mais comme je vous disais au tout début, 2 plus 2, ça fait 4, et l'ensemble des gens savent, je pense, faire des additions de ce genre.

750 Je me réfère à la conférence de presse du ministre Marcoux, l'ancien ministre, où il dit, c'est public, c'est textuel, entre parenthèses, entre guillemets comme quoi que c'est vraiment lui qui l'a dit, où il arrive, où il dit que le tronçon sud va coûter 131 M\$. Depuis, on l'a majoré à

135 M\$. Il parle également du 3.4 kilomètres de Jean-Leman, 43 M\$. Depuis, on l'a majoré à 52 M\$. Il parle également du 2 kilomètres sur la route 132 actuellement en construction à 52 M\$. Alors, quand j'additionne les 135 M\$, les 52 M\$ et l'autre 52 M\$, j'arrive à 239 M\$. Et là encore, on parle d'une incertitude qui pourrait être de 25 %, selon le directeur du projet du MTQ.

Mais on ne parle pas dans cette conférence de presse là du boulevard urbain. Ce que je trouve de malheureux, c'est qu'on fait toujours une comparaison entre le tracé nord en disant: «Il va coûter 280 M\$» ou 217 M\$, selon la dernière évaluation, puis on dit: «Dans le sud, 120 M\$.» Là, on est rendus à 135 M\$, mais on parle juste du petit tronçon, c'est-à-dire du tronçon de 8 kilomètres dans les terres agricoles.

Le BAPE a été honnête, lui. Il a comparé le nord et le sud dans son entité, d'une façon complète. Il a dit: «Le nord, 178 M\$.» Puis je pense qu'il a dit: «Le sud, 180 M\$, 187 M\$.» Quand il parlait du sud, il parlait de de l'autoroute et des échangeurs et de la transformation de la route 132. Et là, on comparait deux choses, en tout cas, égales.

Au moment où on se parle, on fait des comparaisons de l'autoroute nord au complet, toute terminée, avec les voies de service. Mais dans le sud, on parle juste du petit tronçon de 8 kilomètres. Ils ont dit que ça coûte 135 M\$, mais ça coûte beaucoup plus que ça. Je vous ai dit: «239 M\$», il faudrait rajouter le boulevard urbain.

Moi, j'avais identifié le boulevard urbain à 40 M\$. Je suis beaucoup trop conservateur. Monsieur Bisson, dans La Presse cette semaine, parle de 75 M\$ à 100 M\$. Alors, là, on vient de monter la facture encore. On est rendus à près de 339 M\$.

Et Lafarge, je vais juste vous rappeler que dans les prévisions du ministère, il mettait 18 M\$ pour l'acquisition de l'emprise. Le député, il parlait de 50 M\$. Il y en a d'autres qui parlent de 150 M\$. Ce n'est pas ça. Alors, le coût, il est énorme.

Et je voudrais quand même pour le – comment je peux dire ça – pour que le public comprenne bien, qu'il n'y a pas juste des coûts actuels, il y a des coûts passés. Et ça, c'est nous autres qui payons tout ça.

Les pertes reliées aux coûts d'expropriation des terrains sur la route 132 là, ils ont été payés, eux autres, 14 M\$, il y a 15 ans. Si l'autoroute passe dans le sud, je comprends qu'ils vont faire un boulevard urbain, mais on a dépensé de l'argent là, là.

L'entente fédérale-provinciale – et ça, c'est important – l'entente fédérale-provinciale pour 2003 nous disait que, comme elle dit actuellement, que pour l'ensemble des travaux, le fédéral va en payer la moitié et le Québec la moitié, l'ensemble des travaux de l'autoroute 30. En 2003, l'entente fédérale entre le Québec et le fédéral prévoyait de construire l'autoroute 30 sur la 132. Donc, on partageait les coûts en deux.

795 Maintenant, on prévoit de payer les coûts de l'autoroute 30 dans les terres agricoles. Mais l'autoroute 30 dans les terres agricoles, ça veut dire le tronçon de 8 plus Jean-Leman, parce que le 2 kilomètres qui se fait actuellement, même le ministère des Transports le dit, ils appellent ça le boulevard, puis le boulevard urbain sur la 132 qu'on va faire, le fédéral ne paiera pas dans ça. On vient de perdre 50 M\$ qui pourrait provenir du fédéral, mon interprétation à moi.

800 Je dois vous dire que l'attaché politique du ministre Lapierre m'a confirmé que, oui, dans le cas de la 132, l'autoroute 30 sur la 132, ils en payaient la moitié.

805 Je voudrais également vous mentionner que la 132 qu'on prévoit reconstruire en 2016... ce n'est pas moi qui le dis là, c'est un ancien directeur des travaux publics, je pense, du ministère de Châteauguay qui n'est plus là, il n'aurait peut-être pas dû parler, je le sais pas, il avait parlé de 2016. Mais c'est de l'argent, ça. Même si on le faisait juste en 2010 ou en 2012, l'entretien de cette route-là, c'est de l'argent qu'on va dépenser, là, les pertes découlant d'études, d'analyses. Les gens du ministère, depuis 30 ans, travaillent sur ce tronçon-là, la 132. C'est des millions de sueur, d'argent et de professionnalisme qu'on perd.

810 Il y a 3 ans, en 2002, exact, la Ville de Saint-Constant avec le ministère des Transports ont construit une conduite maîtresse surdimensionnée, égout de surface pour accueillir la 30. Le ministère a dépensé 1.8 M\$. Il faut considérer ça comme une perte si on construit là.

815 Et je ne vous parlerai pas des coûts de la congestion permanente, des pertes d'emplois possibles si jamais Lafarge ou Charles River fermait, de la perte des revenus de la production des terres agricoles sacrifiées. Parce que ces terres-là, on a bien beau compenser les agriculteurs, mais ils auraient pu produire encore 20 ans, 50 ans, 100 ans. On perd ça. La perte financière de la qualité de vie des résidants qui demeurent près de la zone verte ainsi que la perte de valeur de leurs maisons. Et on pourrait continuer.

820 Tout ça pour vous dire que la 132, dernière évaluation commandée par le MTQ mais cachée à la population, on parlait de 217 M\$. Même si on devait y en ajouter quelques dizaines, monter à 250 M\$ et à 280 M\$, on est loin du 339 M\$ que j'ai mentionné tantôt, puis ça ne comprend pas Lafarge.

830 Je voudrais juste, en terminant, en terminant, je voudrais juste vous dire, la phrase ne vient pas de moi, je ne sais pas où je l'ai prise, mais je la trouve suave: «Les coûts sont toujours moins élevés lorsque la comptabilité est secrète.» Je répète: «Les coûts sont toujours moins élevés lorsque la comptabilité est secrète.»

Dans le projet de l'autoroute 30 tronçon est, on nous avait caché le tronçon Jean-Leman. On nous avait également caché le programme de réduction des coûts pour l'option nord. On nous cache toujours, en tout cas on ne sait à peu près rien sur les coûts d'expropriation des

835 terrains Lafarge.

On n'avait pas parlé publiquement de l'engagement d'un conseiller chevronné pour un mandat de 4 ans, à raison de 1 000 \$ par jour, 220 jours par année. Ça, c'est payé bien plus cher qu'un premier ministre, 220 000 \$ par année. On a engagé une personne qu'on appelle
840 «conseiller chevronné» pour 4 ans, pour 4 ans, à 220 000 \$ par année, en plus de ses frais de dépenses et de séjour comme si, au ministère des Transports, on n'avait pas des professionnels qui seraient capables de faire, en tout cas, un boulot semblable à ça. C'est sûrement une personne miracle.

845 Dans le Journal de Montréal de septembre, notre ministre des finances disait que les finances du Québec étaient dans le collimateur des agences de crédit et qu'il avait prévenu qu'une décote était possible si la dette continuait d'augmenter. Il confirmait même qu'il prévoyait un déficit de 800 M\$ pour l'année financière 2006.

850 Le 14 avril dernier, dans le journal La Presse, monsieur Pelletier, président directeur du CAA Québec écrivait: «Attend-on l'effondrement d'un pont ou d'un viaduc pour réagir à l'état catastrophique de notre réseau routier?» Pressentiment d'horreur ou tout simplement analyse d'un homme qui a un gros bon sens, peu importe, sa prédiction s'est avérée malheureusement vraie. Et on titrait dans La Presse, Bruno Bisson, le 16 septembre, que le réseau routier craquait de
855 partout.

Puis même de l'avis de monsieur Chartrand, au Journal de Montréal: «De l'aveu même du ministère des Transports, il y avait – il y a une erreur dans mon mémoire, je voudrais vous le souligner – il y avait 2 127 structures déficientes sur nos routes» et non pas 8 000 comme j'ai
860 inscrit.

Malheureusement, malheureusement, en fonction de la prédiction de monsieur Pelletier, une personne a été gravement blessée dans l'effondrement d'un ponceau.

865 Et ce que je dis ce soir: est-ce qu'on a les moyens de construire des kilomètres d'autoroute additionnels quand on n'a pas l'argent pour réparer ceux qui présentent des dangers aux utilisateurs?

D'ailleurs, je termine pour ça, deux petites citations de La Presse. La Presse, monsieur
870 Bisson nous dit que, il parle des travaux routiers au fond du gouffre financier, puis il parle et du métro de Laval et de l'autoroute 30, puis il nous informe que le Canal D va faire une émission. Et ce qu'il dit, c'est que, je vais être honnête, il dit:

Notamment sur le chantier du métro de Laval...

875 – mais il parle aussi de l'autoroute 30 – ... *une sous-estimation connue est dissimulée par le ministère des Transports lorsqu'il parle des coûts.*

Et il termine, puis moi, j'en suis convaincu, de plus en plus on s'en rend compte, il souhaite que son documentaire du Canal D redonne le goût à la population de s'engager. Puis il dit, en terminant:

880

On s'est fait collectivement avoir.

Dernière petite chose. J'ai une suggestion pour les gens de Candiac qui nous proposent une autoroute dans les territoires agricoles, lorsqu'ils disent: «On aimerait qu'elle soit un petit peu plus éloignée pour permettre à nos résidants d'avoir de la verdure», quoi, d'être... c'est à peu près ça, là. Ils parlent du développement durable. Alors, moi, je leur dis, vu qu'il va y avoir des terres enclavées, je propose que ces terres-là soient utilisées à la production porcine, ce qui leur permettrait d'avoir et de la verdure et l'air de la campagne.

885

La deuxième chose. Aux professionnels des ministères concernés, je sympathise avec vous. 30 ans de travaux, la façon dont c'est balayé du revers de la main, c'est inacceptable. Peu importe qu'on soit pour l'option nord ou pour l'option sud, on se doit de respecter les gens qui ont travaillé pendant autant de temps. Et je suis convaincu que ces gens-là, quand va arriver le moment, ils vont se souvenir que la devise du Québec, c'est: *Je me souviens*.

890

895

Dernière chose, monsieur le président. Et ça, ça me choque, ça me déçoit. Cet après-midi, j'ai reçu un appel téléphonique. L'information m'apparaît très crédible, mais je vous la transmets. On m'a dit que la ministre des Transports a tenu, le 16 septembre, à Montréal, une rencontre avec des représentants de la communauté de Kahnawake ici, et qu'ils ont exposé un projet de viaduc à l'A-30 et la 132 à Sainte-Catherine, en plus d'une sortie possible sur le rang Saint-Régis.

900

Si c'est vrai – les gens du ministère depuis trois mois nous disent que l'autoroute 30 pour rejoindre la 30 entre Sainte-Catherine et Châteauguay, il n'y aura qu'une bretelle d'accès – si c'est vrai, ça démontre encore une fois comment on est manipulés. Et ça, ça me choque.

905

Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

910

Je vous remercie beaucoup, monsieur Corriveau. Je pense que votre mémoire est très clair. On n'a pas beaucoup de questions. On n'en a même pas. Mais c'est très clair. Merci.

Nous allons prendre une pause d'une quinzaine de minutes et on vous revient par la suite. Merci.

915

SUSPENSION DE LA SÉANCE

920 **REPRISE DE LA SÉANCE**

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Michel Aubin, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Aubin.

925

M. MICHEL AUBIN :

Bonjour, monsieur Lafond. Bonjour, monsieur Dériger.

930 **L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE**

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie infiniment. C'est très clair votre position.

935

Madame Sylvie Blais, s'il vous plaît. Allez-y, on vous écoute.

Mme SYLVIE BLAIS :

940 Je suis contente de présenter mon mémoire ici ce soir. D'abord, je me présente. Je suis citoyenne, une résidante de la Ville de Saint-Constant. J'ai choisi d'habiter à la campagne parce que j'aime la nature et j'adore la tranquillité qu'on y retrouve.

945 Bien entendu, mes intérêts portés au projet, en fait, je suis préoccupée par les impacts négatifs que la construction du tracé Jean-Leman va engendrer: notamment la destruction d'autres terres agricoles et d'autres habitats naturels, l'augmentation du bruit aux abords de ce tracé et les coûts supplémentaires dont nous tous, les citoyens du Québec, allons en payer la facture.

950 **L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE**

Début de la phrase page 1: «Permettez-moi de vous mentionner...»

Fin de la phrase page 1: «... entraîner des coûts supplémentaires.»

955 Malheureusement, il semblerait que ce n'est pas le cas, avec l'affirmation, en fait l'information que monsieur Corriveau a mentionnée précédemment, ça confirme... en fait, j'avais un doute et ça confirme mon doute. Ça ne me surprend pas du tout.

L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

960

Début de la phrase page 1: «Après avoir pris connaissance...»

Fin de la phrase page 2: «... l'étalement urbain qui se produit dans la plupart des cas.»

965 Justement la Ville de Saint-Philippe est un exemple concret. Si vous vous souvenez bien, le maire de Saint-Philippe a mentionné, mardi soir, qu'auparavant la majorité des résidences se trouvait autour de la montée Monette et du boulevard Édouard. Il a mentionné qu'ils ont connu un développement important de secteurs résidentiels depuis la réalisation de l'autoroute 30. On peut y voir, d'ailleurs, de l'autoroute 30 les chantiers de construction résidentielle qui vont même jusqu'à la 30.

970 Ce que je comprends, c'est que les terres qui ont été enclavées ont été achetées par des promoteurs et c'est exactement ce qui va se passer avec le tracé Jean-Leman. D'ailleurs, la Ville de Candiac et de Saint-Philippe démontrent clairement leurs intentions. Je trouve déplorable qu'on privilégie les intérêts financiers d'une petite minorité qui se remplit les poches au détriment de la population, laquelle devra payer la facture et qui verra sa qualité de vie diminuer.

975 **L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE**

Début de la phrase page 2: «Je vous rappelle que lors des audiences...)

Fin de la phrase page 2: «... malgré le fait que le secteur est protégé par une butte antibruit.»

980 Moi personnellement, j'ai des amis qui demeurent derrière l'autoroute 30, complètement derrière, il y a une butte antiécran et, bon, pour avoir été assise dans leur cour, c'est vraiment désagréable d'entendre le bruit. Le paysage est beau. On voit des petits arbres en haut, le gazon. À part de ça, c'est très, très bruyant. C'est très désagréable.

985 **LA LECTURE DU MÉMOIRE L'INTERVENANTE POURSUIT**

Début de la phrase page 2: «Même si l'étude d'impact environnementale...)

Fin de la phrase page 4: «... est-ce que ces autoroutes sont moins dangereuses? Je ne le crois pas.»

995 Par exemple, l'autoroute 15 présente des discontinuités beaucoup plus importantes pour passer de la 15 sud à la 15 nord, on doit emprunter le pont Champlain, l'autoroute Décarie et la Métropolitaine. Ça fait que je crois qu'il y a beaucoup plus de points de convergence et de divergence que pour le tracé de l'autoroute 15, comme ils l'ont mentionné.

1000 En conclusion, je crois qu'avec le tracé Jean-Leman, on cherche vraiment à satisfaire les intérêts des promoteurs.

L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

Début de la phrase page 4: «À mon avis, le tracé Jean-Leman représente...)

Fin de la phrase page 4: «... des véhicules continueront à passer par la route 132.»

1005 Durant les heures de pointe, ce problème de congestion devient très dangereux, notamment sur l'autoroute 15 sud, à l'intersection de la 132 vers le pont Mercier. Moi, tous les jours, j'arrive par l'autoroute 15 vers le sud, puis au lieu d'emprunter la 132, je vais aller sortir à Saint-Mathieu pour revenir sur mes pas. Mais je vous dis que c'est vraiment dangereux, même pour nous qui continuons tout droit. Il y a vraiment un refoulement.

1010 Croyez-vous vraiment qu'en supprimant un feu de circulation sur la 132 – parce que le 2 kilomètres en construction présentement va s'arrêter à la rue Principale, donc ça supprime un feu de circulation, de ce que j'en comprends – que ces problèmes de congestion vont être éliminés? Il est essentiel, pour régler ce problème, qu'il n'y ait plus de feux de circulation sur la route 132, ce qui serait le cas si l'autoroute 30 était réalisée sur la 132.

L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

1020 Cependant, je crois qu'après toutes les informations que vous avez entendues au cours de ces audiences concernant les deux tracés, vous n'aurez pas d'autres choix que de recommander le tracé nord, car il représente l'alternative la plus avantageuse et la plus logique à tous les points de vue.

LE PRÉSIDENT :

1025 Merci, madame Blais. J'aurais une petite question.

1030 Vous semblez particulièrement préoccupée par la perte de bons sols dans le projet à l'étude, le tracé à l'étude. D'ailleurs, vous venez de faire mention que ni le tracé de Candiac ni la variante et ni le tracé retenu par le ministère ne vous satisfaisait.

1035 Il y a eu un autre petit tracé qui a été plus ou moins étudié par le ministère des Transports, ce qu'on appelle le tracé ouest, c'est-à-dire le tracé qui passe une partie en zone blanche et une partie en zone agricole. À ce moment-là, est-ce que ce tracé-là pourrait...

Mme SYLVIE BLAIS :

De quel tracé vous parlez?

1040 **LE PRÉSIDENT :**

Tracé ouest.

Mme SYLVIE BLAIS :

1045 Moi, ce que j'ai vu dans l'étude d'impact, je vois deux... je vois la variante et la référence.

LE PRÉSIDENT :

1050 Possiblement, madame Blais, ça a été discuté peut-être à une période où vous n'étiez pas là, mais il y a quand même, là, dans une espèce de corridor assez large, le ministère des Transports avait étudié, bon, un tracé à l'est qui ressemblait un peu à celui de Candiac, le tracé retenu, la variante et aussi un tracé ouest qui, lui, coupait la zone blanche. Donc, il y aurait eu une partie de ce tracé-là en zone blanche et une partie en zone agricole, ce qui fait que, bon, environ une perte de 16 hectares au lieu d'une quarantaine d'hectares avec le tracé retenu.

1055 Est-ce que ce tracé-là pourrait vous satisfaire?

Mme SYLVIE BLAIS :

1060 Absolument pas. Je suis surprise que vous reteniez que ma préoccupation première, ce sont les terres agricoles. Oui, je suis préoccupée par les terres agricoles, mais je suis aussi préoccupée par les coûts et c'est trop cher. C'est trop cher de payer.

1065 La population du Québec n'a pas à payer pour une alternative qui n'a pas à être là. Ça va être définitivement moins cher sur la route 132. Ça fait que pourquoi qu'on paierait ça, nous, la population du Québec? Pour des promoteurs? On ne peut plus se permettre de se payer ça. Il faut vraiment analyser les coûts aussi. On ne veut pas perdre nos terres agricoles, mais il y a les coûts qui rentrent en ligne de compte et la qualité de vie des gens.

1070 Et pour moi, ça aussi, c'est très important. Ce n'est pas pour rien que je demeure à la campagne. J'ai choisi la tranquillité. Ce serait dommage que des gens subissent des pertes de qualité de vie parce qu'ils ont choisi d'habiter à la campagne, alors que l'autoroute 30 devait passer sur la 132 depuis une trentaine d'années. Leur choix était déjà prévisible. Ils ont prévu que ça passerait là-bas. Et là, tout à coup, on se retourne et on dit: «Non, ça va passer au sud. Donc, oubliez votre qualité de vie.»

1075

LE PRÉSIDENT :

1080 Merci, madame Blais.

Mme SYLVIE BLAIS :

De rien.

1085 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Berthold Robidoux, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Robidoux.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1090

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

1095

On vous écoute.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1100

Mon nom est Berthold Robidoux. Je suis citoyen de Saint-Constant et j'habite le même endroit. Je suis la 6e génération dans la même maison de Robidoux, on a des racines dans ce coin-ci.

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

1105

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Robidoux.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1110

Des questions?

LE PRÉSIDENT :

1115

Oui, quelques petites questions. Tantôt, vous parliez de maximiser l'utilisation du train.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1120

Oui.

LE PRÉSIDENT :

En êtes-vous un utilisateur?

1125

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

Non, parce que je travaille à une distance de marche de chez nous. Mais je me rappelle des belles années de l'école technique où on prenait le train pour aller à l'école. Puis après ça, ce moyen de transport là a disparu, puis on sait avec les raisons d'aujourd'hui.

1130

Voilà ce qui m'amène à la suggestion. Je prends l'exemple d'un camionneur qui

1135 transporte un *container* en provenance de New-York qui arrive à la hauteur de Delson. S'il y a une navette et que, par exemple, il doit délivrer son *container* à Ville Saint-Laurent et en ramasser un autre au port de Montréal, c'est deux heures et demie, trois heures pour faire le trajet, minimum.

1140 S'il y a une navette puis qui dit: «Tout ce que tu fais, tu décroches ton *container* à la hauteur de Delson, il va être mis sur la navette, débarqué à Lachine», à ce moment-là, on peut avoir des camions avec des plus petits moteurs, du style taxi, qui vont tout simplement délivrer à des courtes distances. On va être moins polluant, des camions qui coûtent meilleur marché pour l'industrie du camionnage.

1145 Le même camionneur, ils lui ont dit: «Dans la nuit, le *container* du port s'est en venu à Delson, tu raccroches ta remorque, puis tu es reparti en route pour les États.» Je pense que le camionneur, il dit: «Ça, c'est très intéressant.» Et puis la compagnie ferroviaire ont déjà les équipements en place pour transporter ou *container* ou *float*. On n'a pas besoin des infrastructures extraordinaires.

1150 Tout ce qui va à Lachine, parce que c'est un centre important, c'est tout ce qui dessert Ville Saint-Laurent et c'est suite... il y a déjà des terrains dans ce coin-là, près des voies ferrées, qui seraient facilement accessibles. On décroche la partie des camions ou des remorques qui sont destinés à la section ouest et on continue jusqu'à la section est.

LE PRÉSIDENT :

1155 Je vous remercie.
Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1160 Peut-être pour compléter, en fait, ce que vous dites, de cette façon-là, on pourrait enlever sur les routes le camionnage de grand transit. C'est ça, en fait, que vous expliquez.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

1165 Bien, ça, je ne m'attends pas que cette solution-là va régler tous les camions sur la route, mais on sait que les camions qui sont de transit sont généralement des camions légèrement plus petits et des camions qui desservent les industries locales. On parle des camions de transit. Et ces camions-là, c'est d'autant moins qui sont... on sait qu'un camion prend au moins l'espace de trois véhicules, donc...

1170 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1175

Merci, monsieur Robidoux.

Monsieur Christian Nantel, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Nantel.

1180

M. CHRISTIAN NANTEL :

Bonsoir, messieurs, dames.

1185

Dans l'esprit du développement durable, il est préférable de donner la priorité aux projets qui permettent de restaurer les milieux dégradés plutôt qu'aux projets qui entraînent la destruction des milieux ayant un potentiel important pour la faune et la flore.

Je dois vous dire tout de suite, c'est un extrait du mémoire du groupe Fondation Rivières, qui est déposé au BAPE, que je trouvais très beau comme principe.

1190

Dans sa présentation, monsieur Laurent Pellerin, président de l'UPA, mentionnait qu'à son avis, il n'y avait pas eu de vision d'ensemble du projet de l'autoroute 30 dans la MRC Roussillon. Je suis parfaitement d'accord avec cette affirmation. En ce sens, je vais vous lire la préface de mon mémoire.

1195

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

Début de la phrase page 1: «Les événements qui ont entraîné la suspension de la séance...»

1200

Je vais faire un bref résumé historique du projet de l'autoroute 30 dans la MRC Roussillon.

1971, achat des terrains par le ministère des Transports dans l'axe de la route 132 pour construire l'autoroute 30.

1205

Je passe certaines dates pour faire rapidement.

Janvier 2002, février 2002, audiences publiques sur le tronçon de la route 132 avec un tracé alternatif qui est présenté dans les terres agricoles.

1210

Mars 2002, le Comité consultatif agricole de la MRC Roussillon opte pour l'option nord 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.

1215 Mars 2002 encore, consensus des maires des quatre villes concernées par le projet de l'autoroute 30 sur la route 132 et aussi un consensus au niveau des milieux d'affaires.

1220 Juin 2002, le BAPE offre un choix préférentiel, c'est-à-dire prend un choix préférentiel pour le tracé sud, mais ne rejette pas le tracé nord dans l'axe de la route 132. Il suggère plusieurs mesures visant à améliorer l'option nord pour en diminuer les impacts environnementaux sur la population.

1225 Octobre 2002, avis défavorable de la Commission de protection du territoire agricole sur l'autoroute 30 en zone agricole, tout ça parce qu'il existe une alternative sur la route 132.

Décembre 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 apportées au projet conformément aux recommandations émises par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans son rapport numéro 164.

1230 Janvier 2003, lettre d'un député de Châteauguay du parti libéral, pour ne pas le nommer, au ministre des Transports fédéral, dans laquelle il écrit que l'autoroute 30 n'appartient à aucun 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
1235 de campagne électorale depuis plus de 40 ans.

Mars 2003, le même député embarque avec le candidat de La Prairie dans une promesse électorale pour le tracé sud.

1240 Novembre 2003, on en a parlé tantôt, 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, même modifié. Sur les 53 interventions qu'il y a eues au micro ce soir-là, 44 leur demandaient d'amener l'autoroute 30 sur la route 132.

1245 C'est assez pour l'historique. J'attire l'attention de la présente commission sur le tableau des pertes agricoles en annexe 3 du mémoire et aussi disponible dans les documents déposés au numéro DC numéro 2.

1250 Dans une vision d'ensemble, le projet, dans l'emprise, il y a 107,4 hectares qui se trouvent dans l'emprise de l'autoroute 30 et 468,7 hectares qui sont enclavés. La variante fait à peu près les mêmes dommages, 102,9 hectares dans l'emprise et 451 enclavés.

1255 Le tracé Lemay-Roussillon, sous prétexte que la MRC a donné 60 hectares l'an dernier à la zone agricole, comment on peut justifier autant de gaspillage, de 553 à 576 hectares de terres agricoles de très bonne qualité; un bien piètre cadeau, 60 hectares.

1260 On a qu'à penser aux demandes récentes des gens d'affaires de Saint-Rémi. Ça, ce n'est pas dans le mémoire. On n'a qu'à penser aux demandes des gens d'affaires de Saint-Rémi qui veulent avoir un accès à l'autoroute 30 par la route 209, pourtant ils ont déjà un accès par la route 221. Cette route-là est moins dangereuse que la route 209. D'ailleurs, la route 209, d'après une évaluation du ministère des Transports, est parmi les 10 routes les plus dangereuses au Québec.

1265 Chapitre 2 du mémoire: le couvert boisé et son rôle. La MRC Roussillon en dessous des attentes des orientations gouvernementales. Une étude présentée récemment 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 en friche, on atteint à peine 12 %.

1270 C'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.

1275 La MRC va même plus loin en demandant de construire un tronçon Jean-Leman plus profondément en zone agricole. Qui arrêtera la MRC dans l'étalement urbain? Pourtant, le cadre d'aménagement du territoire de la CMM mentionne qu'il faut mettre un terme à l'étalement urbain tous azimuts, car il y a assez d'espace pour du développement urbain de tout genre à l'intérieur de la zone urbaine actuelle pour les 30 prochaines années.

1280 Le gouvernement du Québec ne peut donner un signal autre que celui spécifié dans les attentes et orientations qu'il a dictées envers la CMM. Il doit demander au ministère des Transports de revenir avec l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132. Ce tracé permettrait de préserver les boisés existants dans la MRC Roussillon, dont un de ces boisés, entre autres, est centenaire.

1285 Ce boisé-là, il n'est pas dans le tronçon Jean-Leman. Je le précise pour ne pas avoir un point de rectification. Le boisé centenaire, il est au niveau du tracé sud en zone agricole de Saint-Constant.

1290 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.

1295 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, servent d'habitat et refuge à la faune. Les boisés participent également au maintien de la nappe phréatique, puisqu'ils contribuent à diluer les eaux de surface contaminées par l'activité humaine. Finalement, ils protègent les sols arables de l'érosion éolienne.

1300 À l'heure actuelle, il y a un boisé qui est situé au sud de l'autoroute 30 et à l'est de l'autoroute 15, dans un territoire urbain, j'en conviens, de la ville de Candiac. Mais la recommandation que je vous parlais tantôt est claire et précise que le déboisement doit être évité, que le boisé soit en zone urbaine ou en zone agricole.

1305 Ce boisé au sud de Candiac, présentement, il y a des espèces qui sont vulnérables ou susceptibles d'être menacées. Entre autres, l'étude d'impact sur l'environnement sur le tronçon Jean-Leman relève la présence du campagnol sylvestre, du bruant sauterelle, puis de la rainette faux-grillon de l'Ouest.

D'après le mémoire de Fondation Rivières, aussi j'aurais dû rajouter le fouille-roche gris, le petit duc maculé et la buse à épaulette.

1310 Dans les espèces végétales, une espèce relevée par l'étude d'impact Jean-Leman suscite une interrogation, il s'agit du *Cicuta maculata*. Excusez mon latin. Il existe différentes variétés de *Cicuta maculata*, dont une variété s'appelle le Victorini et ça, c'est une plante qui est vulnérable ou susceptible d'être menacée. Il y a une présence potentielle en Montérégie, mais l'étude d'impact sur le tronçon Jean-Leman ne le précise pas c'est quelle variété de *Cicuta maculata* qu'on a rencontrée dans la zone projetée.

1320 D'autre part, le rapport Roche, à la page 74, le rapport Roche qui a sorti en 1998, parle de l'existence de deux espèces floristiques menacées ou vulnérables, soit la cardamine bulbeuse et le carex alopecoïde. Par contre, on ne les retrouve pas dans l'étude d'impact Jean-Leman.

1325 Ça peut peut-être s'expliquer par le fait que Jean-Leman, bon, l'étude du rapport Roche englobe le tronçon en zone agricole de Saint-Constant. C'est peut-être à ce niveau-là qu'il y a une différence, mais j'aurais aimé que l'étude d'impact le précise qu'il n'y en a pas eu de trouvé sur le tronçon Jean-Leman.

1330 L'arrivée du tronçon Jean-Leman fera en sorte qu'il deviendra impossible d'arrêter les développements et, conséquemment, la destruction de ce boisé et d'autres boisés en milieu humide situés dans l'emprise du tronçon de la zone agricole de Saint-Constant. Comment le gouvernement peut demander aux municipalités de préserver les boisés alors qu'on accorderait un permis au ministère des Transports d'aller avec une autoroute 30 en zone agricole et le tronçon Jean-Leman?

1335 La rareté du couvert boisé de la MRC Roussillon est inquiétante. Puis j'ajouterais même que la rareté du couvert boisé au niveau du territoire de la CMM est aussi inquiétant.

À cet effet, le cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal souligne, à la page 76, que le territoire de la CMM a perdu 27 000 hectares de terres agricoles

1340 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 par rapport à la situation qui prévalait avant 1981. La CMM va même jusqu'à prédire la disparition complète du couvert végétal sur son territoire d'ici 28 ans si le rythme actuel est maintenu.

1345 Avec toutes ces données, je crois qu'un moratoire s'impose sur tout développement urbain qui consisterait à détruire des boisés, milieux humides et terres agricoles en périphérie de Montréal, surtout que l'espace en milieu urbain est disponible. Cela vaut aussi pour le tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 qui ajoutera aux pertes d'hectares, de boisés, de terres agricoles sur le territoire de la CMM.

1350 Chapitre 3: les orientations gouvernementales sur l'aménagement du territoire de la CMM.

L'orientation numéro 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.

1355 Comme c'est mentionné dans le chapitre précédent, l'urbanisation tous azimuts vécue ces dernières années a grandement contribué à la perte du couvert végétal.

1360 Comment le fait de construire 5 kilomètres de plus en zone agricole peut correspondre avec l'orientation numéro 1 du cadre d'aménagement? À la lumière de ce qui se passe avec les terres agricoles avoisinantes autour d'une autoroute, comment croire que l'urbanisation ne viendra pas détruire les terres qui sont d'une qualité exceptionnelle au Québec?

1365 Pourtant, à la page 77 du même cadre d'aménagement, puis le chapitre 3 couvre surtout ça, 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. C'est écrit noir sur blanc. Est-ce que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs est toujours d'accord avec cette affirmation?

1370 L'orientation numéro 2 qui vise à maintenir et à améliorer les équipements, les infrastructures avec le projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, on construisait des voies rapides au centre et la route 132 de chaque côté. Des pistes cyclables, des voies réservées aux autobus faisaient partie du projet. Du même coup, la sécurité des usagers de la route 132 était améliorée et on ajoutait des éléments visuels pour aussi améliorer l'aspect visuel du projet tel que des plantations d'arbres, etc.

1375 L'orientation numéro 6 qui vise une 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, parcs industriels des quatre municipalités. De plus, 2 camions

1380 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?

1385 L'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 permettait à la circulation de transit d'avoir un accès à une voie rapide sans feu de circulation. Elle aurait permis aussi à la circulation locale d'avoir aussi un accès à la voie rapide. Qu'on pense, entre autres, au système de transport de la CIT Roussillon qui aurait pu tout de suite embarquer sur l'autoroute 30 et, à ce moment-là, on aurait réduit le temps de déplacement entre la station d'autobus à Delson et le centre-ville de Montréal.

1390 L'orientation numéro 9 du cadre d'aménagement qui vise à contribuer à la santé, à la sécurité, au bien-être du public ainsi qu'à la pérennité des investissements par la prise en compte des risques des sinistres naturels, anthropiques dans les décisions dictant le développement économique et l'aménagement du territoire.

1395 Comment un projet d'autoroute qui vient s'installer dans un environnement calme, moins pollué, secteur résidentiel au sud de Saint-Constant, près de 5 000 résidences touchées, peut contribuer à la santé des résidants?

1400 Avec plusieurs grands commerces qui se sont installés aussi le long de la route 132 et que les municipalités ont versé des sommes d'argent au niveau des infrastructures en prévision de l'autoroute 30 dans ce secteur, comment l'autoroute 30 en zone agricole peut assurer 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?

1405 Chapitre 4: dommages collatéraux sur l'environnement du tronçon Jean-Leman. J'en passe quelques-uns, mais pour souligner ceux-ci:

1410 – une augmentation des résidus polluants laissés par le ruissellement de l'eau sur les terres agricoles avoisinantes au tronçon autoroutier. Je parle du tronçon Jean-Leman et le tronçon de l'autoroute 30;

– utilisation de près de 800 tonnes de plus en sel de déglçage sur le tracé en zone agricole comparativement au tracé sur la route 132;

1415 – destruction du caractère calme dans le secteur des terres agricoles dont près de 5 000 résidences sont situées dans un rayon du 65 dBA ou 60 dBA. Ça, c'est une évaluation sonore qu'on a faite avec l'arrivée du passage de l'autoroute 30. À l'heure actuelle, l'évaluation sonore se situe au niveau du 45 dBA. Et le rapport Roche, qui est ici, spécifie, entre autres à la page 215, que plusieurs secteurs au sud de Saint-Constant connaissent la nuit un niveau sonore inférieur à 40 dBA;

1420

1425 – la menace aussi sur la nappe phréatique au niveau de la zone agricole. Le rapport du BAPE en 2002 spécifiait qu'advenant un déversement d'un produit toxique, ça pouvait se répandre plus facilement en zone agricole qu'en zone urbaine, où il y a des infrastructures qui permettent de retenir les contaminants au niveau de la route 132.

L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

1430 Pour que la 30 ne se fasse pas au détriment de la région, un seul choix est possible et c'est dans l'axe de la route 132.

1435 Ce choix-là ne se fait pas au détriment des boisés de la MRC Roussillon et des milieux naturels.

Ce choix-là ne se fait pas au détriment des terres agricoles et des agriculteurs.

1440 Ce choix-là ne se fait pas au détriment des milliers de citoyens qui ont choisi de vivre dans un environnement non dégradé.

Puis ce choix-là ne se fait pas au détriment des citoyens qui sont pris dans la congestion de la route 132 sans accès à une voie rapide.

1445 À noter que jamais dans le cas du projet de l'autoroute 30 dans la route 132, la MRC a parlé d'un projet qui se faisait au détriment de la région. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1450 Merci, monsieur Nantel. Dans votre mémoire, vous écrivez:

Les boisés au sud de Candiac dans le secteur du tronçon Jean-Leman servent d'habitat à quelques espèces vulnérables ou susceptibles d'être menacées.

1455 Vous avez mentionné, entre autres, le campagnol sylvestre, le bruant sauterelle et la rainette faux-grillon de l'Ouest dans la catégorie des amphibiens. Et vous avez également dit que ça se retrouvait dans l'étude d'impact. Et c'est là-dessus que je ne suis pas certain, peut-être que vous pouvez m'éclairer.

1460 Est-ce que, dans l'étude d'impact, c'est clairement indiqué que ces espèces-là sont présentes ou bien non elles sont susceptibles d'être présentes?

M. CHRISTIAN NANTEL :

1465 Je n'ai peut-être pas amené l'étude d'impact ici avec moi, mais si vous regardez dans l'étude d'impact, vous allez trouver des tableaux un peu plus loin où on fait des relevés. Il y a des relevés qui ont été faits par la firme Genivor et aussi des relevés par rapport... la firme Genivor, je pense, ça concerne au niveau floristique.

1470 Puis il y a aussi des relevés qui sont faits, je ne sais pas par quelle firme, mais des relevés qui sont faits au niveau des amphibiens, des mammifères qu'on y retrouve, tout ça. Puis ces mammifères-là, qui sont susceptibles d'être vulnérables ou menacés, sont indiqués par un astérisque.

1475 Regardez dans l'étude d'impact, vous allez le trouver. Je ne l'ai pas avec moi présentement, je ne peux pas vous dire à quelle page.

LE PRÉSIDENT :

1480 Oui, monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1485 Juste peut-être pour compléter, parce qu'on avait l'impression, nous, qu'en fait dans l'étude d'impact, ce qu'on avait comme liste, parce que je me souviens du tableau dont vous parlez, même je pense que vous avez questionné sur ce tableau-là, on a l'impression que la liste qui était indiquée, c'était une liste d'espèces potentielles, c'est-à-dire qu'elles pourraient être présentes, mais il n'y avait pas eu de confirmation qui avait été faite encore par le ministère des Transports que, éventuellement, il pourrait y avoir un inventaire sur le terrain.

1490 C'est un peu comme ça qu'on était...

M. CHRISTIAN NANTEL :

1495 Mais là-dessus, je vous dirai que justement, si vous n'avez pas la certitude, il faut peut-être s'abstenir dans ce cas-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1500 Ou demander des inventaires.

M. CHRISTIAN NANTEL :

1505 Ou demander des inventaires plus précis.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est un peu ça, en fait, votre...

1510 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Oui. Mais je peux vous dire, monsieur Dériger, que, je ne sais pas si vous l'avez en main, mais le rapport Roche, ici, il y a quand même un bon relevé au niveau du tracé sud en zone agricole de Saint-Constant. Mais on parle aussi, entre autres...

1515

Il y a eu des intervenants qui m'ont précédé, qui parlaient de la présence de cerfs de Virginie au niveau du tronçon Jean-Leman, puis c'est effectivement confirmé dans le rapport Roche ici, que j'ai en main.

1520 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On va en prendre note, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

1525

Merci, monsieur Nantel.

M. CHRISTIAN NANTEL :

1530

Ça me fait plaisir, merci.

LE PRÉSIDENT :

Nous allons prendre une quinzaine de minutes et nous reviendrons par la suite. Merci.

1535

SUSPENSION DE LA SÉANCE

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

1540 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Daniel Ashby, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Ashby.

M. DANIEL ASHBY :

1545

Alors, bonsoir, messieurs les commissaires, monsieur Lafond, monsieur Dériger.

N'ayez pas peur, mon mémoire n'a pas engraissé. N'ayez pas peur, c'est juste

quelques petite références. Je veux juste m'installer deux secondes, sortir mes yeux.

1550

LE PRÉSIDENT :

Prenez votre temps. Je suis dans le même club que vous.

1555

M. DANIEL ASHBY :

Donc, évidemment, je me fais ce soir porte-parole et représentant des citoyens de Saint-Constant en tant que maire de la Ville de Saint-Constant. Donc, pour les besoins de l'enregistrement, mon nom est Daniel Ashby.

1560

J'ai déposé d'ailleurs une résolution, une résolution unanime de la part de mon conseil, qui vient entériner le mémoire que je vais présenter ce soir. Je n'en ferai pas une lecture exhaustive puisque je pense que vous l'avez lu.

1565

Il y a une petite correction à y apporter. Je ne sais pas si ça vous a été mentionné, il y a eu inversion de deux ou trois annexes. Donc...

LE PRÉSIDENT :

1570

Oui, je l'ai constaté, effectivement.

M. DANIEL ASHBY :

1575

Donc, ça va. Saint-Constant, une ville dont 78 % de son territoire est agricole – je me permets une petite présentation de la ville, ce qui ne fait pas partie du mémoire comme tel – 22 % de zone blanche, avec 25 000 citoyens, deuxième ville en importance de la MRC de Roussillon, en termes de superficie et de résidents.

1580

Je peux vous dire que je suis fier, je suis grandement fier de mes concitoyens ce soir et tout au long de cette audience publique. Je suis fier, un, de leur mémoire, de leur présentation, mais surtout fier de leur attitude positive face à la commission. Je n'ai pas connu ça lors des audiences en 2002 où on avait des groupes qui faisaient du chahut continuellement ou des applaudissements ou tout ça.

1585

D'ailleurs, monsieur Lafond, je vous en félicite, vous avez su tenir la salle, être à l'écoute et vous semblez avoir une oreille très attentive à tout ce qui se dit ici. Et ça, en tant que politicien, je l'apprécie doublement.

1590

Je vais tenter, un peu comme mes prédécesseurs ont fait, de vous faire part un petit peu de nos craintes face à l'impact irréparable que pourrait occasionner le tronçon Jean-Leman, qui viendra confirmer le tracé au sud de la Ville de Saint-Constant.

1595 Donc, vous aurez compris que moi aussi, je vais vous dire que le tronçon Jean-Leman, le conseil de la Ville de Saint-Constant de façon unanime est contre, tout simplement parce que c'est une prolongation quasi inévitable du tracé au sud de la Ville de Saint-Constant. C'est un tout indissociable. Et c'est le titre que j'ai donné à ce chapitre.

1600 On peut se référer au rapport du BAPE 164, à la page 38 et 39, où on nous présente deux plans, et le tracé sud se termine à l'autoroute 15 avec un petit échangeur simplement, donc je l'ai ici, et ça se termine là. C'est tout. Jean-Leman n'existe pas. Ce n'est qu'après, évidemment, vous le savez maintenant, que la décision a été prise de prolonger cette autoroute-là.

1605 Sur le même élément, dans une émission qui va être présentée le 6 octobre prochain au Canal D en soirée, un reportage dont les gens vous ont rapporté des faits dans les journaux depuis mardi, mercredi dans les journées, des articles de monsieur Bisson, entre autres, où on parle justement des coûts exagérés. L'émission va s'intituler *Les abus du pouvoir*. La première émission est consacrée au métro Laval et à l'autoroute 30.

1610 Je vais déposer ce soir la cassette de cette émission. Donc, en primeur, vous pourrez voir l'émission avant tout le monde, sans commerciaux, très intéressant. Je vais la déposer derrière, j'imagine, après.

1615 **LE PRÉSIDENT :**

Très pratique sans commerciaux.

1620 **M. DANIEL ASHBY :**

Oui, ça, c'est excellent. Vous n'avez pas besoin d'avancée rapide à ce moment-là.

1625 Il est dit, entre autres, dans un passage à la 37ième minute de la cassette que, et c'est monsieur Bisson qui cite, que le gouvernement actuel, lorsqu'ils ont pris la décision d'opter pour le tracé sud, donc au sud de Saint-Constant, il est clairement dit, et tout le monde va l'entendre d'ailleurs, que le gouvernement a fait un tracé qui partait de l'autoroute 30 côté Sainte-Catherine pour se terminer à l'autoroute 15 et qu'il n'y avait pas d'autre chose. Ça a été caché volontairement ou par négligence ou... et là, je n'irai pas utiliser d'autres mots que ceux-là. De toute façon, ça n'a jamais été mis dans le décor.

1630 Dans le rapport 164 également, à la page 5 du rapport 164, je veux y retourner pour bien préciser, parce que j'ai une petite question aussi là. On est à construire 2 kilomètres sur la 132 actuellement. Ce que j'ai compris, moi, aux audiences du BAPE en 2002, c'est que dans l'éventualité où on faisait l'autoroute 30 au sud et que l'autoroute 30 se terminait à l'autoroute 15, qu'on devait emprunter une partie de l'autoroute 15 et revenir sur la 30 à l'échangeur de

1635 Candiac, ce mouvement de circulation là risquait de perturber grandement l'échangeur de Candiac. Et pour éviter cet engorgement à l'échangeur, on devait construire un 2 kilomètres de route sur la route 132, c'est-à-dire de la 15 jusqu'à la rue Principale à Delson.

1640 Or, lorsque la décision est prise de prolonger dans un axe autre, soit l'option Jean-Leman, qui donne à peu près une distance de peut-être 1.5, 2 kilomètres entre l'échangeur et la jonction Jean-Leman sur la 30, en quoi le 2 kilomètres qu'on est à construire actuellement est utile?

1645 Moi, à mon avis, la décision, encore une fois, elle a été purement réactive et politique. C'est au moment où le journal local a sorti qu'aucune intervention ne se ferait sur la route 132 avant 2016, c'est à ce moment-là que le ministre, monsieur Marcoux était ministre à ce moment-là, est débarqué dans le comté pour venir annoncer en grandes pompes que: «Non, non, ce n'est pas vrai, la 132, on s'en occupe immédiatement et on débute les travaux d'ailleurs du 2 kilomètres.»

1650 On est en train de dépenser 52 M\$, peut-être plus, sur 2 kilomètres d'autoroute et le ministère, les gens derrière moi vont sûrement avoir à rectifier et venir me confirmer pourquoi on construit ce 2 kilomètres-là, alors que l'échangeur de Candiac ne sera pas plus sollicité puisque, si on fait l'échangeur Jean-Leman et qu'on poursuit vers le sud de Saint-Constant, ce 2
1655 kilomètres-là qu'on fait sur la 132 est absolument inutile. Décision politique probablement. On dit: «Vous faites ça» et on fait ça. C'est malheureux, mais c'est ça. Et c'est à coup de cinquantaine de millions comme ça qu'on vient à bout de dire que le projet, il va coûter cher.

1660 Donc, pour ce qui est de l'indissociable, je vais arrêter ça là. Au niveau développement durable, je ne m'étendrai pas sur le sujet, puisque je pense que les gens qui m'ont précédé ont à peu près tout dit ce qu'il y avait à dire sur ça, sauf peut-être un ou deux petits points.

1665 En 98, dans le rapport Roche, et malheureusement je n'ai pas le rapport avec moi, je n'ai pas l'indication exacte de la page, il était mentionné que le seul site intéressant du point de vue environnemental sur la 132 était ce qui entoure la rivière de la Tortue. Et malheureusement, on l'a détruit puisque, là, on est à construire, à élargir, on a refait un pont nouveau, tout ça.

1670 Donc, tout cet emplacement-là a été... je ne dis pas possiblement qu'on va remettre en état tout ce qu'on peut faire, mais on a déjà détruit une bonne partie du site sur la 132 de la rivière de la Tortue. Et là, on s'apprête avec le tracé sud à aller détruire un autre emplacement évidemment boisé, humide, tout ça, encore une fois sur la rivière de la Tortue à peut-être 2 ou 3 kilomètres de distance. Cette rivière-là, oubliez ça, peu importe les interventions qu'on pourra y faire, comment la migration va se faire, tout ça. On verra tantôt. C'est un questionnement.

1675 Rapport 164, page 39, on nous dit dans le rapport 164 du BAPE encore, évidemment, le rapport du BAPE 164, la plupart des gens ici en ont pris connaissance et on nous parlait

toujours d'un tracé hypothétique, voire non défini au sud. C'est un tracé alternatif potentiel, mais non défini.

1680 À la page 39 du rapport, c'est une carte sur laquelle on a une légende qui indique les marécages, les zones boisées, les forêts stressées. Bon, il y a trois éléments. Il y a un cercle sur la carte, au niveau de la rivière de la Tortue de la route 132, qui est identifié comme un boisé valorisé par la MRC.

1685 Par contre, lorsque je descends sur le tracé sud sur la même carte avec la même légende, je n'ai aucune zone d'identifiée, je n'ai absolument rien, qui laisse croire qu'au sud, c'est déjà en asphalte puis on passe sur quelque chose qu'il n'y a rien. Je ne comprends pas pourquoi on a fait ça comme ça. Encore une fois, le tracé sud était tellement non identifié, non défini, voire non viable qu'on ne se préoccupait même pas de voir s'il y avait un environnement possible au sud.

1690

Donc, pour ce point-là, je m'arrête là. Je vais aller plutôt sur la notion des coûts du projet.

1695 Dans La Presse de ce matin, monsieur Corriveau, je crois, en a fait état tantôt: *Au moins 100 M\$ de plus pour la route 132*. Si j'étais dans vos souliers, je serais tanné d'entendre parler de chiffres et surtout que ce n'est jamais les mêmes: 52, 54, 100, 38, 39. Tous les chiffres ont passé à peu près. Une chance qu'on les connaît tous de 1 à 100, en principe. Ils ont à peu près tous passé.

1700

Y a-tu moyen de savoir combien ça coûte le projet au complet? Parce qu'il est clair, si on veut se rattacher au rapport du BAPE 2002 et dire: «Je m'en vais au tracé sud», y a-tu moyen en quelque part de savoir combien coûte ce que le BAPE nous dit?

1705

Parce que le BAPE rend indissociable le tracé sud de la réfection de la route 132. Le BAPE ne parle pas du tronçon Jean-Leman. Le BAPE ne parle pas d'une traverse par-dessus le chemin Saint-André. Le BAPE, ce qu'on a appris tantôt, le BAPE ne semble pas parler non plus d'un échangeur potentiel à la hauteur de la réserve amérindienne et de la route 132 pour rejoindre la 30 actuelle.

1710

Y a-tu moyen, avant de prendre des décisions et d'enligner des dossiers, de savoir combien ça coûte?

1715

En tant que maire d'une ville, si j'avais géré et pris des décisions de cette façon-là, je ne pense pas que je serais là depuis 12 ans. Je pense que ça ferait un méchant bout qu'on aurait dit: «Regarde, retourne chez vous et va refaire tes devoirs.» Quand on dit qu'un projet coûte 1 M\$, on ne finit pas à 3 M\$. À aucune occasion en 12 ans, et des projets on en a fait – on a réglé à peu près tout ce qui existait de nos problèmes de la ville, eau potable, inondation, routes, infrastructures – et jamais on a dépassé les évaluations de coûts, d'aucune façon.

1720

Comment se fait-il qu'une organisation comme le gouvernement, le ministère des Transports... vous allez me dire: «Oui, mais les projets sont bien plus gros.» Ils sont plus gros, mais relativement le même en termes de grosseur de population et tout ça. Et d'ailleurs, il n'y a pas un projet qui vient au monde sans qu'on l'ait vu pouce par pouce, pied par pied, pour arriver à le concevoir dans son ensemble. Donc, ce n'est pas plus difficile d'évaluer un gros projet qu'un petit projet.

1725

1730

Comment ça se fait qu'au gouvernement... et ce n'est pas là, ce n'est pas nouveau, ce n'est pas d'hier. Ça semble être une norme. En bout de ligne, qui est bénéficiaire de ça? Les constructeurs? Les ingénieurs? Les concepteurs? Il y a quelqu'un en quelque part qui en bénéficie. Et ça, il faut que ça cesse.

1735

Il faut que ça cesse, et pas juste le dossier de l'autoroute 30, il faut que ça cesse dans tout. On vous a parlé de transport, de transport par train, de transport en commun, c'est probablement là qu'on est rendus, beaucoup, beaucoup, beaucoup plus loin que de construire des bouts de route.

1740

Vous allez apprendre ici dans ça que l'autoroute 30, le premier qui l'a annoncée, c'est Maurice Duplessis en 1958. On est en 2005. On se chicane encore sur un petit bout. Et ça a été fait par tronçon. Vous allez voir, c'est drôlement intéressant et ça va faire une petite bombe, je pense, ce petit reportage-là, parce que ça nous permet de comprendre toute l'évolution politique de ce dossier-là, autant en 76 avec le moratoire sur les constructions par René Lévesque, qui a tout arrêté le projet, les promesses électorales de 85, de 88, de 93, de 98. Il n'y a pas un politicien qui ne s'est pas servi de la 30 en quelque part. Au moins, elle aura servi à ça, mais il faut que ça cesse, ça. On est vraiment passés cette étape-là.

1745

1750

Écoutez, je ne m'embarquerai pas encore dans les analyses de chiffres. On sait qu'il y a des 100 M\$ qui flottent dans l'air, tout le monde se garroche des chiffres. C'est un projet qui est improvisé. Jean-Leman, c'est un oubli. On va être poli, on va appeler ça un oubli. On ne peut pas le dissocier. Il est impensable de dissocier Jean-Leman du tracé sud. Qui vient affecter qui, le tracé sud? La seule ville affectée par le tracé sud, c'est la Ville de Saint-Constant.

1755

Je comprends que les autres maires ont viré le chapeau. Une décision gouvernementale, ce n'est pas grave, c'est à Saint-Constant. La MRC, qui était défenseur devant tous des terres agricoles, du développement et etc. par la route 132, vire son chapeau de bord. Les gens d'affaires.

1760

Évidemment, moi, je n'ai pas tourné. J'ai décidé de foncer parce que je crois que notre population, c'est 5 000 résidences, c'est 10 000 citoyens qui vont devoir vivre les conséquences de cette route-là, alors qu'on a une option sur la 132 qui est connue, qui est sue depuis 30 ans minimum, que les gens qui se sont installés à proximité savent que c'est une autoroute qui s'en vient là. Nos villes se sont développées, et je vais parler pour Saint-Constant, mais c'est le cas

pour tout le monde, on s'est développé en fonction de la venue de l'autoroute sur la 132.

1765 Vous regardez juste les entrées de ville, toutes nos artères rentrent à 4 voies et s'en allant vers le sud diminuent à 2 voies et on arrive sur les rangs dans la partie agricole. On ne veut pas une autoroute au sud avec des sorties. C'est impensable. Il faudrait refaire le réseau routier complet de nos villes s'il fallait mettre des sorties sur les villes. Il serait logique d'avoir une autoroute avec au moins un droit d'accès, mais c'est impensable d'aller se mettre une autoroute
1770 au sud et de refaire notre réseau routier pour permettre au régional d'y avoir accès, alors que sur la 132 c'est déjà prévu pour ça.

1775 On a une population qui s'est établie volontairement au sud de Saint-Constant, avec les inconvénients, j'en conviens. Il y a des inconvénients de vivre à proximité de l'agriculture. Il y a des fois qu'il y a des odeurs, puis il y a des fois qu'il y a des gens qui aiment moins ça. Mais entre cette qualité de vie là et la tranquillité, c'est par choix qu'on s'installe là. Et ces gens-là se sont toujours fait dire et jamais...

1780 Ce projet-là, écoutez, le projet de l'option sud tel que connu existe seulement depuis 1998. Avant ça, il n'y en avait pas d'option sud et, donc, personne pouvait avoir peur. Aujourd'hui, ces gens-là ne dorment plus. Ils sont craintifs, ils ont peur. Certains ont abdiqué. Certains disent: «Écoute donc, le gouvernement, il fait ce qu'il veut. Puis qu'on fasse ce qu'on veut, on n'y arrivera pas. Ils ne nous écouteront pas.»

1785 La Ville a pris des mesures judiciaires pour pouvoir se faire entendre, après avoir demandé au ministère des Transports d'être entendu en audience et de reprendre le processus des audiences pour le tronçon sud. On nous l'a refusé. On a pris des procédures judiciaires. On a perdu en Cour supérieure en se faisant dire dans le jugement par la juge que 900 pieds plus au nord ou au sud, ce n'était pas grave. On est allé en Cour d'appel. Les gens en Cour d'appel n'ont
1790 pas retenu notre cause. Par contre, ils nous ont dit qu'on avait raison mais que, de toute façon, le gouvernement pouvait modifier ses choses et ses lois et reprendre le processus, refaire une nouvelle demande de modification et ça passerait.

1795 Donc, je suis heureux d'être là devant vous, de pouvoir m'exprimer. Je ne sais pas si ça va porter fruit, je ne sais pas si vous allez nous entendre ou comprendre ce qu'on vit, mais à tout le moins, je peux me vider le coeur gentiment avec quelqu'un qui semble avoir une bonne oreille.

1800 Je suis maire depuis 12 ans, conseiller pour 4 ans avant, 16 ans sur le conseil de la Ville. Ça fait 16 ans que je parle de l'autoroute 30. Je n'ai pas un dossier que j'ai eu aussi à coeur que celui-là. Et de voir tous les efforts que la Ville a faits pour améliorer la qualité de vie de ses citoyens, pour arriver un jour à dire: «On est fiers de notre ville, puis on est contents de vivre à Saint-Constant» et là, on est en train avec ce fameux projet-là de démolir tout ça, de dire à notre monde: «Regarde, il y a la moitié de la ville qui vont être perturbés par la 132, l'autre moitié vont être perturbés par le sud.»

1805

Bah! vous allez me dire: «C'est équitable. Tout le monde va en avoir un peu.» Mais je ne suis pas obligé... si vous vous cassez une jambe, monsieur Lafond, je ne suis pas obligé de m'en casser une par sympathie. Je pense que je suis mieux de vous aider.

1810

LE PRÉSIDENT :

Je pensais que vous étiez pour me dire: «Je vais vous casser l'autre.»

1815

M. DANIEL ASHBY :

Non. On verra ça après le rapport.

Mais c'est impensable, et je reviens sur le sujet, c'est impensable de vraiment, et je pense que vous l'avez bien compris, de vraiment dissocier ces deux choses-là.

1820

Donc, c'est sûr que vous allez avoir une recommandation à faire au ministre d'ici le 29 décembre, à ce que j'ai lu. Ça fait que je vous souhaite un joyeux Noël. Je pense que vous allez le compléter avant. Je ne voudrais pas être dans vos bottines non plus. Parce qu'on vous a donné un mandat que je considère comme un mandat piège et c'est le genre de mandat que je n'aurais pas aimé récolter, parce qu'on vous dit: «Vous allez analyser le projet du ministère des Transports, le tronçon Jean-Leman, Jean-Leman A, Jean-Leman B.»

1825

J'ai appris qu'il y a un Jean-Leman Ouest et il y a un Jean-Leman/Roussillon-Candiac. Celui-là, on en a parlé un petit peu plus pour essayer de se définir un peu. Je ne blâme pas ces gens-là. Je ne blâme pas la Ville de Candiac d'essayer de tirer son épingle du jeu. Je pense que d'entrée de jeu, le maire de Candiac, hier, s'est bien exprimé là-dessus. N'eût été de la décision gouvernementale, on ne serait pas là aujourd'hui et l'autoroute serait en construction sur la 132. Donc, ces gens-là veulent tirer leur épingle du jeu.

1830

Par contre, le tracé, on parle de Jean-Leman A, B, et l'Ouest et Roussillon. On en a oublié un tracé dans tout ça: l'existant. Il est là le tracé. Il est déjà là. Il est déjà là, puis il va rejoindre la 15 par l'échangeur Candiac, puis il continue même 2 kilomètres. Puis là, il reste 5 kilomètres à faire. Au lieu de ça, on va en faire 14, 14 kilomètres de destruction de terres agricoles pour remplir une promesse.

1835

Et je n'ai rien contre les promesses, sauf qu'une promesse, ça doit rester dans le sens logique. Lorsque vous promettez à votre enfant de lui payer un bicycle à la fin de l'année s'il réussit ses examens puis vous apprenez qu'il a copié ses examens, je pense que vous ne lui donnez pas son bicycle.

1840

Bien, moi, je pense que dans ce dossier-là, il y en a qui ont copié pour réussir leurs examens. Donc, il faut aller voir ça et la seule façon... et vous êtes le seul à avoir le pouvoir de

1845

recommander au ministre de revoir l'ensemble de ce dossier-là.

1850 J'ai une position, qui est la mienne, qui est celle du conseil de ville, mais je ne pense pas qu'on puisse prendre la décision pour le gouvernement. Tout ce qu'on peut faire, c'est de lui dire: «Regarde, il y a des inconvénients. Il faut reprendre l'ensemble du processus.» Il y a deux choix, dans le fond. On reprend l'ensemble du processus incluant la route 132 ou carrément on s'en va sur la route 132 alors qu'il y a un décret existant et toutes les études, les analyses ont été faites.
1855 C'est un peu là qu'on en est. On n'a pas d'autres choix que d'aller vers ça.

Je ne vois pas comment lorsque... analyser une chose, c'est un petit peu... puis là, je vais vous faire une comparaison qui est peut-être boiteuse, mais ça cadre bien parce que je vais vous parler de béquilles.

1860

LE PRÉSIDENT :

Là, je commence vraiment à avoir peur.

1865

M. DANIEL ASHBY :

Je vais inverser le rôle, puis je vais encore vous parler d'une jambe cassée à part ça. Puis je vais terminer là-dessus.

1870

Si quelqu'un décide qu'il veut me casser une jambe – je vais me mettre en cause ce coup-là, on va être égal – et en parallèle, il dit: «Je veux lui casser une jambe à lui», mais je vous mandate, monsieur Lafond, à faire l'étude sur la couleur des béquilles qu'on va lui offrir, je pense que votre recommandation va être beaucoup plus de dire au type: «Regarde, casses-y donc pas la jambe, on n'aura pas besoin de béquilles.»

1875

Je pense qu'on n'a pas plus besoin d'une béquille qu'on a besoin du tronçon Jean-Leman. Je termine là-dessus. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1880

Je vous remercie infiniment, monsieur Ashby. Je pense que votre mémoire est très clair et nous en prendrons bonne note. Merci beaucoup.

M. DANIEL ASHBY :

1885

Merci. Juste une chose, si vous me permettez.

LE PRÉSIDENT :

1890

Oui.

M. DANIEL ASHBY :

1895 Plusieurs personnes ont parlé d'une pétition qui a été signée en deux semaines à l'été 2002 suite aux audiences du BAPE. J'ai copie de la pétition ici. Je vais la déposer, pas à vous, je vais aller derrière.

LE PRÉSIDENT :

1900 Avec la cassette, évidemment.

M. DANIEL ASHBY :

1905 Oui. La cassette, manquez pas ça. Vous regarderez ça ce soir avant de dormir. J'ai 7 865 signataires. On avait dit: «8 000», donc, ils en ont mis un petit peu plus. 7 865 signataires. À ça, je ne l'ai pas déposé ici, il y a 267 e-mails qui ont été envoyés à la municipalité en appui au tronçon de la route 132, 450 téléphones notés d'appui au tronçon de la 132. Vous pouvez voir que ce n'est pas un dossier qui n'est pas accepté, qui n'est pas actif dans la région. Donc, je vais vous déposer ça. Vous en ferez ce que vous voudrez.

1910 Moi personnellement, les pétitions, ce n'est pas toujours ce qui m'anime. Si je la dépose, c'est que dans le rapport du BAPE, ils font mention, et ça, ça m'a surpris aussi de voir ça, où une pétition de 14 000 noms avait été déposée, une pétition qui a traîné pendant un an de temps sur les comptoirs de magasin, où je me souviens d'avoir vu Elvis Gratton, je pense, qui a signé. Il devait être passé ici cette journée-là. Tu sais, des noms farfelus. Je n'ai jamais réussi à avoir copie de cette pétition-là, autre qu'une feuille qui existe à l'Assemblée nationale. Donc, si je me permets de la déposer, c'est qu'il y en a une qui a été mentionnée.

1915 Sur ce, je vous laisse.

1920 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

M. DANIEL ASHBY :

1925 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1930 Monsieur Normand Cool, s'il vous plaît.

M. NORMAND COOL :

Bonsoir, monsieur le président!

1935

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Cool.

1940

M. NORMAND COOL :

Ça va bien?

LE PRÉSIDENT :

1945

Très bien. Vous-même?

M. NORMAND COOL :

1950

Je ne vous apporterai pas de béquilles.

LE PRÉSIDENT :

Je commence à me poser des questions.

1955

M. NORMAND COOL :

Je vais vous rassurer. Tout le monde est en santé dans la Ville de Saint-Constant ou presque.

1960

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est le «presque» qui me fait peur.

1965

M. NORMAND COOL :

La soirée n'est pas finie.

LE PRÉSIDENT :

1970

Est-ce que je dois arrêter tout de suite?

M. NORMAND COOL :

1975 Non. Écoutez, d'abord, je vais spécifier qu'est-ce qui m'a animé à faire un mémoire. D'abord, mon mémoire que j'ai fait, il n'est pas tellement long, il a environ cinq pages en caractère 12. J'ai essayé de prendre un sujet qui m'avait interpellé beaucoup.

1980 Tout d'abord, un, évidemment, je suis conseiller municipal à la Ville de Saint-Constant depuis 12 ans. J'ai eu l'honneur de piloter le dossier de l'autoroute 30 pour les quatre municipalités, en 2002, avec le Comité intermunicipal. J'ai présidé ce comité-là pendant 5 ans. J'ai travaillé avec 6 directeurs du ministère des Transports différents. Donc, vous pouvez voir que les directeurs se sont succédés un en arrière de l'autre et ils ont fait, je dirais, un excellent travail, plus particulièrement l'ensemble des employés du ministère qui nous ont côtoyés tout le long de ce dossier-là.

1985 Et j'ai cru comprendre quand, en 2004, le gouvernement actuel a décidé de changer et d'aller au sud, j'ai vu dans des figures beaucoup de chagrin et peu de – comment je pourrais dire – peu de conviction. Par contre, je pense qu'ils avaient une job à faire. Puis moi aussi, je travaille pour un organisme qui est relié au gouvernement et nous devons entière disposition à notre employeur. Donc, je peux comprendre. Donc, vous pouvez vous imaginer que je ne pouvais pas passer sous silence des audiences publiques pour un tronçon que je n'ai pas vu, en 2002, aux audiences du BAPE.

1990 Et en passant, effectivement, le climat, en 2002, aux audiences du BAPE était tout à fait très agressant et agressif. Juste pour vous dire, il a fallu que j'arrête lors de la présentation du mémoire, il a fallu que j'arrête parce que j'étais avec les quatre maires et c'est moi qui faisais la présentation, et j'ai dû arrêter parce qu'il y a des gens qui nous huaient, les 6, 7 mêmes personnes qui ont monopolisé les audiences.

1995 Et d'ailleurs, je me suis permis, à un moment donné, de regarder tous les verbatims et, comme par hasard, c'est toujours ces mêmes personnes-là qu'on retrouve au micro et qu'on retrouve dans les verbatims. Donc, drôle de coïncidence. Donc, il y avait un climat assez spécial.

2000 Et je dois vous féliciter. Je dois féliciter surtout l'ensemble de la population qui sont venus à la première partie et à la deuxième partie. C'est vrai que des fois, à la première partie, on a eu des échanges un petit peu plus corsés. Par contre, je pense que ça s'est fait de façon polie et ça s'est fait de façon très respectueuse. Et je félicite l'ensemble des gens qui sont venus ici et surtout

2005 l'ensemble de vos employés qui ont fait aussi un excellent travail, qui nous ont répondu avec politesse et délicatesse.

2010 Maintenant, écoutez, le contexte géopolitique évidemment, comme vous savez, en 2003, il y a eu une étude complémentaire suite aux audiences publiques du BAPE. Le ministère

2015 de l'Environnement a produit une étude qui portait le numéro 3211-05-363, qui était datée du 10 décembre 2002. Donc, à ce moment-là, on a procédé à la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la construction de l'autoroute 30 sur l'axe de la 132. Évidemment, le tout était conditionnel à des améliorations, à des mesures de mitigation.

2020 Et je me souviens, à cette époque-là, Pierre Marois qui était un environnementaliste, qui fait partie du CREM, avait qualifié ce résultat, cet exercice-là de plus belle autoroute environnementale au Québec et la première. Par la suite, évidemment, le gouvernement actuel a procédé à un nouveau décret, à l'automne 2003, et pour ce faire, il a demandé une réalisation d'études techniques qui étaient absentes lors des audiences publiques du BAPE. Et, à ma
2025 connaissance, le ministère a octroyé pas loin de 2 M\$ d'études additionnelles pour 2 M\$ à des firmes privées, de consultants de toutes sortes, parce qu'évidemment les études étaient incomplètes.

2030 Ce gouvernement-là a même fait ce qu'on pourrait qualifier d'une élection référendaire avec un résultat de 37 %. Ce gouvernement-là a dit: «J'ai gagné mon référendum et je fais l'autoroute 30 au sud.» Donc, la question que je poserais: si un parti souverainiste, demain, gagnait une élection provinciale, est-ce que demain matin, on devient un pays sans qu'on fasse de référendum? Donc, je pense que ce gouvernement-là, vous comprendrez qu'on ne peut pas faire autre chose que de dénoncer ces tactiques-là d'interprétation et qui sont pour moi
2035 antidémocratiques.

2040 De plus, quand je regarde le premier ministre actuel, il est venu dans notre région un bon jour et il a annoncé l'autoroute 30 au sud et, un, il n'a jamais posé une question à personne des élus qui ont travaillé sur le tracé pendant cinq ans, qui ont travaillé avec les différents ministères des Transports. Il n'a pas demandé l'avis à personne, sauf, je crois, à un ancien organisateur politique péquiste, comme par hasard qui est devenu libéral.

2045 Et quand je regarde sur le site Internet du ministère des Transports pour la préparation de la rencontre du 28 novembre 2003, comme par hasard je retrouvais sur ce site-là en quasi totalité la position de ce fameux individu-là. Donc, évidemment, c'est sûr que le 28 novembre, le ministère présentait pour la première fois le tracé caché, qui était le tracé Jean-Leman. Donc, ce soir-là, on a vu que le tracé au sud s'était allongé de 3.4 kilomètres.

2050 Sur le site Internet, à ce moment-là, j'ai mis en annexe un document qui était disponible, que j'avais tard le soir imprimé exactement le 22 novembre 2003. Il y avait un site Internet que le ministère des Transports avait mis à la disposition du public pour qu'on ait de l'information. Donc, à ce moment-là, j'avais été extrêmement surpris, puis ça m'a interpellé beaucoup, parce que dans ce... d'ailleurs, j'ai essayé d'y retourner sur ce site-là puis on n'a plus accès. J'ai essayé ou, à moins que je me trompe, je n'ai pas pu y retourner. Et on avait d'ailleurs, dans ces documents-
2055 là qui étaient disponibles sur le site Internet, que je vous ai mis en annexe, on avait une phrase qui disait:

2060 *Plusieurs citoyens ont émis des réticences face au tracé dans l'axe de la route 132, tandis que peu de citoyens se sont manifestés contre le choix du tracé sud. De surcroît, au cours des audiences publiques de 2002, une pétition de 14 000 noms en faveur du sud a été déposée à l'Assemblée nationale.*

2065 Donc, la question à se poser: comment les citoyens auraient pu s'opposer au tracé sud, puisque les études n'étaient pas réalisées? Donc, comment, moi en tant que citoyens, en 2002, je pouvais, un, m'opposer au tracé sud, alors que l'ensemble des études n'était pratiquement pas réalisé et évidemment que cette alternative était pratiquement inexistante.

2070 Depuis, évidemment, comme j'ai dit tantôt, le ministère a confié à de nombreuses entreprises professionnelles des mandats additionnels pour compléter ces études. Donc, comment était-il possible aux citoyens de se prononcer sur le tracé, aurait-il été possible à ces mêmes citoyens de se prononcer sur un tracé caché, en l'occurrence le tracé Jean-Leman, lors de ces fameuses audiences?

2075 Je pense, monsieur le président, vous serez en mesure de mieux comprendre pourquoi, lors de la première partie des audiences de 2005, l'ensemble des citoyens vous ont interpellé à l'effet que le tronçon Jean-Leman était indissociable au tracé sud et que ce tronçon devait être analysé globalement. Et évidemment, il était incomplet lors des audiences publiques de 2002.

2080 L'autre élément aussi que je n'ai peut-être pas écrit dans mon mémoire, pendant les cinq années que j'ai travaillé avec les gens du ministère des Transports, tout le temps on me disait: «Ah! le tracé sud, c'est un détail. Nous autres, on travaille sur le tracé de la route 132.» Donc, bien évidemment, vous comprendrez que nous, on disait à la population: «Le tracé sud, c'est un détail. C'est un trait de crayon sur un plan. Et le pire des scénarios, c'est que le BAPE va retourner le ministère à faire ses devoirs et d'améliorer le tracé de la route 132.» Vous
2085 comprendrez qu'on n'a pas mobilisé la population.

2090 Donc, maintenant, quand je regarde la pétition de 14 000 noms. Peut-être en partant, monsieur le président, vous avez sur votre site mis la première page de cette fameuse pétition, puis, en passant, je ne suis pas capable de l'imprimer. Je suis capable d'imprimer la page d'envoi. Mais la fameuse feuille, j'ai essayé à partir de chez moi, j'ai essayé au bureau, j'ai essayé chez un autre ami et je ne suis pas capable d'imprimer cette feuille-là. Il se produit que l'ordinateur gèle. Donc, je ne sais pas si le fichier est corrompu, mais à ce moment-là on ne peut même pas l'imprimer. Et évidemment, il y a juste une seule page.

2095 **LE PRÉSIDENT :**

J'en prends note, puis dès notre retour à Québec, on va le regarder.

M. NORMAND COOL :

2100

C'est beau.

LE PRÉSIDENT :

2105

Merci.

M. NORMAND COOL :

2110

Écoutez, c'est sûr que, dans le fond, la fameuse pétition de 14 000 noms, j'ai vu une valise avec bien des feuilles, un jour, parce que le comité sud était venu nous rencontrer.

2115

D'ailleurs, je vous dirais, ça a été la pire rencontre de toute ma vie professionnelle et politique. C'est une rencontre qui s'est déroulée un 11 octobre 2001 et ça a été difficile parce que, tout le long de la rencontre, tout ce qu'on a fait, c'est de nous accuser de toutes sortes de choses.

2120

Et à ce moment-là, on nous a montré un document et il y avait bien des feuilles dans une valise, mais ces feuilles-là n'ont jamais été déposées, ni au BAPE. À l'Assemblée nationale, il y a eu, semble-t-il, un dépôt. Par contre, on retrouve seulement qu'une seule page partout. Et dans la population, moi, à ma connaissance, il n'y a pas personne des conseils municipaux, il n'y a pas personne que je connais, qui a été relié de près ou de loin au projet, qui a eu connaissance de voir ces feuilles-là, de voir cette pétition-là.

2125

Maintenant, dans ce cas-ci, ce que je mets en cause aussi, c'est qu'on écrit sur un site Internet que, comme j'ai lu tantôt dans la première feuille, que:

De surcroît, au cours des audiences publiques de 2002, une pétition de 14 000 noms en faveur du tracé sud a été déposée.

2130

J'ai de la difficulté, moi, à comprendre que des professionnels écrivent ça sur un site Internet. Donc, je me posais la question: sommes-nous devant une faute professionnelle lourde? Parce qu'à quelque part, moi, il me semble que quand tu mets quelque chose sur un site Internet, tu valides: ça existe-tu ou ça n'existe pas?

2135

Je pense aussi à l'absence de tracé alternatif. J'ai été drôlement surpris, quand j'ai regardé l'étude d'impact du tronçon Jean-Leman, de ne pas voir de tracé alternatif et me faire dire qu'il y a juste deux variantes, il n'en existe pas de tracé alternatif. Donc, c'était à la page 68 de l'étude. Et moi, je pense que minimalement, il y en avait un tracé qui était la 30 sur la 132. Puis effectivement, le promoteur, pendant cinq ans, nous a toujours transmis l'information que le tracé sud n'était qu'un tracé hypothétique.

2140

Si on regarde l'étude numéro 3211, qui a été faite le 10 décembre 2002, à la suite du dépôt du BAPE, on peut y lire la citation suivante:

2145 *À la suite du dépôt du rapport du BAPE du 17 juin 2002, le MTQ a déposé auprès du ministère de l'Environnement un rapport qui fait le point sur la recommandation principale du rapport du BAPE. Le MTQ demeure convaincu que le tracé nord est la variante de moindre impact puisqu'elle offre à la population les meilleures garanties quant à l'atténuation des impacts et le plus de bénéfice quant à ses retombées dans la région.*

2150 *Donc, moi, là, on n'est pas des citoyens de seconde classe dans notre coin. S'il y a une autoroute qui passe, pourquoi qu'on n'en bénéficierait pas?*

2155 *De plus, on y inscrit 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.*

2160 *Venons-en à l'agriculture. Quand on parle de l'importance de l'industrie agricole, évidemment je n'ai pas besoin de vous redire que nous sommes devant des sols de catégorie 2, les plus belles terres du Québec. Je me suis fait reprendre par quelqu'un de l'UPA quand on parlait de 2 % de terres disponibles cultivables au Québec, on me disait que c'était .17 % pour les terres de catégorie 2. Donc, il en reste très peu.*

2165 *Si on regarde, dans la MRC de Roussillon, 1 emploi sur 14 est relié à l'agriculture ou relié au bioalimentaire. Je cite le ministère de l'agriculture, le profil bioalimentaire 1996. Si on regarde la Montérégie, de Sorel à Valleyfield, en passant par Havelock – parce qu'un jour, j'ai connu quelqu'un de Havelock – 1 emploi sur 9 est relié à l'agriculture, au bioalimentaire.*

2170 *Donc, dans la MRC, c'est 50 000 tonnes de céréale par année. C'est 10 000 tonnes de foin. La valeur moyenne d'une entreprise agricole dans notre région est entre 1 et 1.5 M\$. Donc, c'est des entreprises, au même titre que n'importe quelle autre entreprise. Dans la MRC Roussillon, on a 270 entreprises agricoles. À Saint-Constant, on en a 35.*

2175 *En passant, je vais vous poser une question. Quel est le plus gros producteur de brocoli en Amérique du Nord? C'est la ferme Cousineau dans le rang Saint-Pierre à Saint-Constant. Et effectivement, c'est une très belle entreprise. Et il y en a beaucoup d'autres entreprises.*

2180 *Écoutez, quand on parle de valeur d'entreprise, j'ai vu l'année passée un agriculteur venir chercher un permis pour construire une grange qui frisait le million de dollars. Donc, on parle d'une économie très vivante.*

2185 Maintenant, si on pensait juste pour voir qu'est-ce qu'on pourrait faire pousser sur des terres de catégorie 2. Parce qu'un jour, le même individu qui a changé de camp a dit que les terres à Saint-Constant, c'était des terres à pacage. On peut faire pousser de la luzerne, du trèfle, du mil, du brome. Avec un peu de modification avec les sols, on pourrait faire pousser aussi du maïs, du soya, du blé, de l'orge, de l'avoine, du seigle. On pourrait faire pousser aussi du maïs sucré, de la tomate, du brocoli, du chou et toutes les autres crucifères, haricots jaunes

2190 ou verts, betteraves de table, des pois verts, des concombres, des fraises, des pommes de terre, ainsi de suite. Donc, c'est des excellentes terres à la culture.

Donc, il faudrait peut-être penser à sauvegarder nos terres pour permettre au Québec d'augmenter son autosuffisance alimentaire ou du moins la maintenir.

2195 Maintenant, je vais vous faire une citation d'un agriculteur qui m'a drôlement marqué. Sa citation, c'était:

2200 *«On aura beau utiliser les technologies les plus modernes, posséder la machinerie la plus sophistiquée, sans le sol, sans la terre, cet outil essentiel, aucune de ces cultures n'est possible.*

Donc, je ne peux pas cultiver tout ce que je viens d'énumérer si je n'ai pas le sol. Et dans ce cas ici, c'est un facteur très important.

2205 Donc, monsieur le président, dans mes recommandations, dans le fond, ce que je vous recommande, c'est de ne pas être complice de cette arnaque politique là. Parce que tout ce dossier-là, c'est une arnaque. C'est quelques individus qui ont réussi à convaincre des gens et les gens se sont laissés prendre.

2210 Donc, je demande aussi, il appartient à votre responsabilité professionnelle de pouvoir décréter dans votre rapport que ce projet n'a pas l'assentiment de la population. Puis je pense que c'est ça que vous avez vu lors de ces audiences publiques là en 2005.

2215 Donc, le projet n'aurait même dû jamais être présenté au BAPE, parce qu'il existe depuis de nombreuses années un tracé, qui est le tracé de l'autoroute 30 sur la 132, et ça constitue un axe structurant de circulation du développement économique et commercial de notre région.

2220 Évidemment, quand je regarde tout ce que nos collègues de la Ville de Candiac, de la MRC, du CLD sont venus défendre, je comprends leur désarroi parce que là, autrement dit, on avait une zone économique intéressante à développer et le tronçon Jean-Leman, en bon français, on s'achète des tracés. Il n'y a rien de positif là-dedans.

2225 Donc, c'est bien évident qu'avec l'autoroute 30 sur la 132, on ne soucie même pas de ces tracas-là. Ces projets économiques là vont se réaliser en toute quiétude et l'ensemble de la population de la région va en bénéficier.

2230 Ce projet, comparativement au tronçon, si je regarde le projet de l'autoroute 30 sur la 132, comparativement au tronçon Jean-Leman, le projet de l'autoroute 132 permet d'améliorer la qualité de vie des citoyens et citoyennes de notre région en ayant les points suivants:

– une circulation fluide;

2235 – une meilleure qualité de l'air. On n'a pas deux pôles de pollution. On en a juste un et c'est des niveaux qui étaient très acceptables. Quand on regarde aux audiences publiques de 2002, quand on parlait de quantité de tous les éléments polluants, c'était très acceptable;

2240 – la mise en place de bassins de rétention des eaux pluviales pour jouer un rôle tampon pour prévenir les déversements de matières dangereuses dans les rivières. Ça a été bien expliqué, ça, à un moment donné.

2245 Sur le tracé sud, que ce soit le tronçon Jean-Leman ou le tronçon qui passe en arrière de Saint-Constant, s'il y a un déversement dangereux, on s'en va directement au fossé et directement dans la rivière. Les ingénieurs du ministère des Transports, pour la route 30 sur la 132, avaient conçu des bassins de rétention qui permettaient d'absorber ces liquides-là et d'avoir un traitement. Il y avait une station de pompage. Donc, c'était un plus en termes d'environnement.

2250 Un élément qu'on n'a pas beaucoup parlé ici, presque pas, évidemment en faisant une autoroute 30 au sud et un boulevard, le ministère des Transports ne parle plus, mais plus du tout, de décontaminer les 24 sites contaminés dans l'axe de la future autoroute 30 sur la 132. Avec le projet de l'autoroute 30 sur la 132, avec l'emprise, on prenait toute l'emprise et à ce moment-là on décontaminait tous ces sites-là. Cet item-là, les 24 sites, on en parle dans le document que je vous fais mention, le numéro 3211.

2255 On pouvait aussi avoir des mesures de mitigation pour contrôler le bruit. Quand je pense à la hauteur du McDonald's à Candiac où est-ce qu'on avait 74 décibels, la venue de l'autoroute nous permettait de ramener le niveau aux alentours de 55 dB qui est une norme permise. Si je regarde au niveau du boulevard Monchamp, entre le boulevard Monchamp et la rue Brébeuf, à cet endroit-là, le ministère avait mesuré des dBA aux alentours de 66, 67 décibels. Avec l'autoroute en demi-dépression, ça permettait de ramener ces niveaux-là à des niveaux très acceptables.

2260 Autrement dit, actuellement, il y a beaucoup de bruit. Par contre, la venue de l'autoroute, c'était positif. Ça permettait de descendre ces niveaux-là et qu'ils soient plus

2265 intéressants en termes d'acceptabilité.

Un autre élément qu'on n'a pas mentionné, c'est que ça nous permettait d'avoir des déplacements intervilles sécuritaires. Là, on nous parle d'un boulevard de 3 voies, 3 voies, 2 voies d'accotement. Donc, on a 8 voies à traverser à pied. Le projet qu'on avait mis sur pied avec le ministère, on avait des viaducs où est-ce qu'on avait la circulation automobile, la circulation piétonne, la circulation en bicyclette. Donc, les échanges entre les villes devenaient drôlement plus sécuritaires.

Évidemment, les coûts. Écoutez, je pense que tout le monde en a parlé. Moi, j'ai compris quelque chose, à un moment donné, dans toute l'étude de ce dossier-là. Dans le dossier évidemment de la compagnie Lafarge, ce que je comprends, c'est que le ministère des Transports dans son évaluation de 130 M\$, il parle d'une expropriation de Lafarge. Mais il voit ça, lui, comme si c'était des terrains dits standard et c'est un évaluateur du ministère qui a mis un chiffre comme si c'était des terrains standard.

Je pense que la plus grande faute que l'on fait, c'est qu'en-dessous des fameux terrains, je pense que les gens ignorent que la compagnie Lafarge produit un million de tonnes de poudre de ciment par année, et tout son terrain en dessous, il y a un minerai qui sert à la fabrication de la poudre de ciment. Évidemment, un million de tonnes par année, vous pouvez...

Moi, j'ai travaillé 15 ans dans une industrie de fabrication reliée au béton et on parle de 150 \$ à 175 \$ la tonne. Donc, Lafarge, on peut-tu dire qu'ils ont un chiffre d'affaires avoisinant 200 M\$ par année? Donc, s'ils perdent une certaine quantité de leur réserve pour les 40 prochaines années, on peut-tu s'imaginer que c'est des pertes colossales et que ce n'est pas juste une évaluation d'un terrain standard? Donc, moi, je pense que, je crois les gens de la compagnie Lafarge quand ils nous écrivent que c'est entre 150 M\$ et 350 M\$.

Évidemment, on a oublié aussi Lafarge, mais il y a une autre entreprise sur le trajet, qui est une entreprise qui fait de l'élevage d'animaux pour les centres de recherche, et cette entreprise-là a un chiffre d'affaires assez surprenant aussi. Et ces gens-là doivent être dans un milieu, je vous dirais, sans mauvais air, sans poussière, sans rien, un milieu aseptisé et évidemment pas de vibration, pas rien. Et l'autoroute va passer à quelques centaines de mètres de leurs installations. Et c'est des emplois aussi.

Donc, ça permettait aussi, le projet, d'assurer la protection d'une forêt qui est plus que centenaire. On a fait une vérification, il y a des arbres plus que centenaires le long de la rivière de la Tortue.

Et enfin, de permettre de sauver des terres agricoles. Les quatre signataires du rapport d'analyse environnementale 3311-05-363, à la page 9 de leur rapport, écrivent:

2310 *L'équipe du MENVIQ estime donc que l'analyse comparative des deux tracés a été réalisée dans les règles de l'art. Nous sommes d'accord avec la valeur accordée à la composante agricole de ce secteur et sur le fait que cette composante doit être protégée, comme en fait mention la CPTAQ dans son avis.*

Et il y a eu même un deuxième avis de la CPTAQ qui est venu le confirmer.

2315 Donc, messieurs les commissaires, le tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 n'a pas sa raison d'être. Il doit être rejeté dans son intégralité, évidemment pour le bien des générations futures.

2320 Maintenant, je pense que, comme monsieur Ashby l'a dit, vous allez avoir un travail colossal et je pense que vous ne pourrez pas faire autrement que de tenir compte... et là, je vais revenir au fameux paragraphe où on disait qu'il n'y a pas de monde qui sont venus dire que le tracé sud, ce n'était pas viable. Je pense que dans les audiences publiques de cette année, le vrai monde, la majorité sont venus vous dire que ça n'avait aucun bon sens ce tracé-là. Merci beaucoup.

2325 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Cool.

Monsieur Maxime Tremblay, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Tremblay.

2330 **M. MAXIME TREMBLAY :**

Bonsoir, monsieur Lafond. Monsieur Dériger. Mon mémoire est assez bref, mais il y a des bons éléments.

2335 (L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

Début de la phrase page 1: «Je trouve vraiment absurde...»

Fin de la phrase page 1: «... à la reproduction de cette espèce.»

2340 Cette semaine, j'ai trouvé un autre document. C'est un rapport publié par Alliance Environnement, qui a été fait en octobre 2004, qui mentionne aussi que la rainette faux-grillon serait présente dans ces secteurs. Je ne l'ai pas mentionné dans mon mémoire, mais j'aimerais le mettre en annexe.

2345 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

2350 Monsieur Tremblay, vous avez suscité un peu ma curiosité quand vous parlez du grand-pic. À quel endroit exactement l'avez-vous observé?

M. MAXIME TREMBLAY :

2355 J'ai observé, quand j'étais sur l'autoroute 30, je l'ai vu passer au-dessus de l'autoroute. Je l'ai vu en vol à la hauteur de Saint-Philippe.

LE PRÉSIDENT :

2360 Merci, monsieur Tremblay.

Développements Iberville Itée. Bonsoir, messieurs.

M. GILLES LAPERRIÈRE :

2365 Bonsoir, monsieur Lafond. Bonsoir, monsieur Dériger. Mon nom est Gilles Laperrière.

LE PRÉSIDENT :

2370 Et monsieur?

M. YVES MORAIS :

2375 Yves Morais.

LE PRÉSIDENT :

On vous écoute.

2380 **M. GILLES LAPERRIÈRE :**

Nous représentons les Développements Iberville. On vous remercie de nous donner la parole pour présenter brièvement notre projet de nature commerciale. On ne parlera pas d'autre chose que ça ce soir.

2385 Notre compagnie est promoteur immobilier au Québec, au Canada, 90 % de nos propriétés sont situées au Québec, depuis 45 ans. On oeuvre dans le domaine des centres d'achat régionaux, dans le domaine des strips commerciaux, dans le domaine des édifices à bureaux et des édifices de type industriel. Nos plus beaux projets sont Les Galeries de la Capitale à Québec, le Carrefour de l'Estrie à Sherbrooke. Et notre prochain projet est le

2390

Carrefour Candiac au coin de l'autoroute 30 et de la 15.

2395 On doit vous dire tout d'abord qu'on appuie, nous, sans réserve le projet qui est proposé par la Ville de Candiac, c'est-à-dire qui est promu par la Ville de Candiac. Pour nous, Candiac, ça a commencé, il y a 25 ans. On a acheté un terrain au nord-est de la 132, un terrain de 6 millions de pieds carrés qui, pendant 20 ou 25 ans, on a essayé de développer, pour se rendre compte au début des années 2000 qu'on avait des problèmes d'accès.

2400 En 2002, on a acheté le terrain, 5 millions de pieds carrés de terrain, qui est au coin de la 15 et de la 30. C'est le projet que nous allons vous présenter ce soir. On a acquis ce terrain-là pour surtout les accès qui étaient meilleurs, parce qu'on est aux confins en réalité de deux bonnes autoroutes, et que le premier projet, on a décidé de le virer en résidentiel parce qu'à ce moment-là les accès se prêtaient mieux dans ce secteur-là.

2405 Tout notre projet a été, si vous voulez, organisé, traité et conçu à partir des données qui nous ont été fournies par la Ville de Candiac et le ministère des Transports. C'est pour ça qu'on approuve ce trajet-là.

2410 On va vous expliquer en détail. Si vous voulez, on va prendre peu de votre temps pour vous expliquer quel est notre projet et de quelle façon on conçoit les accès, ces choses-là.

M. YVES MORAIS :

2415 Dans un premier temps, laissez-moi vous dire que le site qui est concerné par le projet de Développements Iberville est un site qui, avec le tronçon proposé de l'autoroute 30, permet d'ouvrir l'accès à un marché de 350 000 habitants. Je vous donne cette information-là pour vous dire finalement qu'il y a certains types de commerces suprarégionaux qui évidemment n'auraient pas pu se localiser sur ce site-là n'eût été de l'ouverture vers ces marchés-là grâce au réseau autoroutier.

2420 D'autre part, l'envergure du projet, c'est un projet qui va compter essentiellement un peu plus de 1 million de pieds carrés d'espaces commerciaux. Si on veut comparer ce projet-là sur la Rive-Sud, on peut le comparer, exemple, au Carrefour Rive-Sud qui est à Boucherville, récemment implanté au cours des dernières années. Et les seuls autres projets d'envergure comparables seraient probablement à ce moment-là les Promenades Saint-Bruno.

2425 À ce jour, le projet a déjà les engagements de trois usagers majeurs, donc qu'on appelle de grande surface: un magasin de type Club, un magasin de rénovation quincaillerie et aussi une grande surface à rayon incluant l'alimentaire.

2430 L'ensemble de la phase I, qui est prévue pour ouverture à la saison automne 2006, printemps 2007, pour la phase I, contrat aux alentours de 5 à 600 000 pieds carrés d'espaces commerciaux et continuera de grandir ensuite jusqu'à sa maturité, donc au-delà du million de

2435 pieds carrés d'espaces commerciaux.

On peut peut-être vous montrer une image, on dit qu'une image vaut mille mots, si vous me permettez.

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

M. YVES MORAIS :

2445 On voit ici le projet dans sa localisation par photo aérienne évidemment par rapport à l'île de Montréal. Évidemment, on voit très bien son positionnement stratégique par rapport à l'orientation de la 15 et de l'éventuelle prolongation de l'autoroute 30.

2450 C'est un secteur évidemment qui va compter, en plus évidemment du million de pieds carrés commercial, toute la circulation et le stationnement qui sont nécessairement induits. Donc, nous avons des préoccupations, dont nous ferons part dans quelques instants, à cet égard-là.

Je vais laisser les panneaux ici pour que vous poussiez bien les voir.

2455 Essentiellement, l'échangeur Lemay actuellement, qui est le principal et le seul accès, en fait, au site, a une capacité maximale de 1 800 véhicules à l'heure selon les études qui ont été déposées. Un projet de cette envergure, pour vous donner seulement un indice, comptera aux alentours de 5 000 stationnements.

2460 Donc, en période de pointe, en assumant une occupation à 60 %, 70 % des stationnements, on peut penser qu'il y aura des mouvements qui dépasseront 3 000 véhicules/heure à maturité pour l'accès et la sortie à ce développement-là.

2465 Le seul usager de magasin Club, pour avoir fait un comparatif véritable et utiliser des études de circulation qui nous proviennent de l'usager, nous montre en période de pointe 1 000 déplacements/heure. Évidemment, ça nous donne un indice par rapport à l'utilisation de l'ensemble du projet commercial.

2470 Les préoccupations actuellement de Développement Iberville sont évidemment que puisqu'on parle d'une phase 1 dans un échéancier comme celui que nous avons exprimé, qui est une ouverture assez importante pour le printemps 2007, que déjà l'achalandage de l'échangeur Lemay va être grandement utilisé en plus de l'utilisation des secteurs résidentiels aux alentours, qui est un secteur en forte croissance.

2475 Nous souhaitons donc porter à votre attention que le tracé du ministère est un tracé qui viendrait ajouter à cette circulation-là, en comparaison avec celui qui est proposé par la Ville de Candiac.

2480 L'autre volet évidemment est aussi que, comme je vous disais, le site va arriver à maturité très, très rapidement quant à sa capacité d'accueillir les véhicules. Il est donc prévisible que dans un horizon à moyen terme, que la nécessité d'une deuxième sortie, d'un deuxième accès au site soit nécessaire.

2485 Et une autre de nos préoccupations par rapport au tracé est la géométrie de la bretelle, qui est une... quand on parle de la bretelle à l'intersection de l'autoroute 30 et de l'autoroute 15, qui dans le tracé prévu par le ministère vient faire une grande boucle par-dessus le terrain qui est à vocation industrielle et se rapproche dangereusement du seul endroit où on pourrait prévoir une sortie éventuelle sur l'autoroute 15 pour dégager et améliorer finalement la circulation aux fins du projet commercial évidemment du parc industriel.

2490

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que cette sortie-là est située près de la voie ferrée ou aux alentours de la voie ferrée?

2495

M. YVES MORAIS :

2500 C'est ça. C'est évidemment dans le pourtour du viaduc déjà existant de la voie ferrée et c'est ce qui pourrait être, à toutes fins pratiques, la deuxième voie d'accès régionale pour la circulation évidemment régionale pour dégager la sortie du boulevard Lemay lorsqu'elle sera à maturité.

LE PRÉSIDENT :

2505 Dans l'éventualité où le projet ou le tracé de la Ville de Candiac ne serait pas retenu et ce serait celui du ministère des Transports qui, à toutes fins pratiques, ne semble pas vous satisfaire compte tenu que l'achalandage pourrait être supérieur, est-ce que ce projet-là va toujours avoir lieu?

2510 **M. YVES MORAIS :**

2515 Écoutez, le projet va avoir lieu, parce qu'il est effectivement déjà en planification, en prévision. Ce que nous apportons à votre attention, c'est le fait qu'effectivement, parmi les tracés proposés ou les tracés qui sont suggérés, il y en a qui mettent moins de pression sur l'échangeur au bénéfice évidemment de retarder l'échéance d'une deuxième sortie.

Et on voulait aussi soulever à votre attention qu'il sera inévitable dans le temps d'envisager à maturité un deuxième accès pour desservir le site, et que le seul endroit qui soit accessible, à notre connaissance, de provenance ou de destination régionale, est le secteur autour de la voie ferrée, comme vous l'avez pointé, compte tenu de la distance des échangeurs déjà existants.

2520

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'à l'heure actuelle, il y a des discussions avec le ministère à cet effet-là?

2525

M. YVES MORAIS :

Les discussions avec le ministère, de ce que nous en comprenons comme promoteur, sont dirigées ou sont menées avec la Municipalité de Candiac.

2530

LE PRÉSIDENT :

Mais personnellement, Développements Iberville n'est pas partie tenante de ces discussions-là?

2535

M. YVES MORAIS :

Pas à cette étape-ci.

2540

LE PRÉSIDENT :

Là, moi, c'est en tant que contribuable, je regarde mes impôts aussi et je me pose la question à savoir: est-ce que c'est aux contribuables québécois de défrayer une sortie ou un accès à un développement commercial, quand c'est le développement commercial qui va générer des bénéfices?

2545

M. YVES MORAIS :

Écoutez, jusqu'à maintenant, je pense que c'est à ceux qui en bénéficieront, et les citoyens sont parmi ceux qui pourront en bénéficier. Je pense que dans toute répartition de travaux d'infrastructures, il doit y avoir une répartition juste et équitable aux bénéficiaires.

2550

LE PRÉSIDENT :

Parce que je lisais, hier ou avant-hier dans La Presse, la Ville de Boisbriand en accord avec le ministère des Transports va défrayer, à toutes fins pratiques, 25 M\$ pour un échangeur et le ministère devra assumer le différentiel. Et c'est évalué à 100 M\$. Donc, ça coûte plus que 100 M\$. La Ville de Boisbriand ne paiera que 25 M\$.

2555

2560 C'est pour ça que je me demandais si des questions avaient lieu avec vous, mais vous me dites qu'il n'y en a pas. En tout cas, je présume que le ministère des Transports va peut-être discuter de cet aspect-là avec la Ville de Candiac.

M. YVES MORAIS :

2565 Écoutez, je pense qu'en temps et lieu, il y aura sûrement des discussions sur la répartition des charges, mais je ne pense pas qu'on soit rendus à cette étape-là dans le processus du deuxième échangeur qui nous concerne.

2570 En ce qui concerne Faubourg Boisbriand, pas pour renchérir sur votre commentaire, mais je pense que, dans la hiérarchie, l'échangeur de l'autoroute 640 et de la 15 en termes d'achalandage, en termes de circulation, requiert déjà des interventions d'ordre suprarégional qui n'ont rien à voir avec le développement proprement dit du projet de Faubourg Boisbriand.

M. GILLES LAPERRIÈRE :

2575 Il ne faut pas perdre de vue, monsieur le président, également que ça apporte... l'évaluation de tout ce projet-là, c'est au-delà de 100 M\$. Ça apporte des taxes additionnelles à la municipalité.

2580 **LE PRÉSIDENT :**

C'est évident. Comme ici, ça va en apporter.

M. GILLES LAPERRIÈRE :

2585 Définitivement. Et je peux vous dire une chose, le ministère des Transports est généralement très coriace.

LE PRÉSIDENT :

2590 Parfait. Monsieur Dériger aurait une question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2595 Une question. Vous dites dans votre mémoire, je vais vous citer:

Le Carrefour Candiac est l'un des derniers grands projets commerciaux à être implantés dans la banlieue rapprochée du coeur de la métropole.

2600 Je ne comprends pas vraiment. Est-ce que c'est par rapport à vos projets à vous ou par

l'ensemble...

M. GILLES LAPERRIÈRE :

2605 Non, pas nécessairement. Par rapport à l'ensemble des projets qui sont actuellement dans le marché, qui sont déjà construits. Parce que vous avez le projet Carrefour 10/30 à Brossard. Celui de Candiac en est un autre. Boucherville est déjà saturé. Le Mail Champlain est là. Place Saint-Bruno est là. Nous ne croyons pas qu'il y a place à d'autres développements de cette ampleur-là.

2610

M. YVES MORAIS :

2615 Si vous me permettez, ce type de projet là requiert une base de marché, comme je mentionnais tout à l'heure, d'un minimum de 350 000 habitants et, évidemment, plusieurs marchés sont déjà desservis par ce type de centre là. Ils ne peuvent pas se multiplier.

2620 Et dans le cadre du schéma d'aménagement de la CMM, déjà les sites qui sont propices à recevoir ce type de projet là sont identifiés. Et lorsque le schéma d'aménagement de la CMM sera adopté et retenu, il va être très, très difficile d'identifier d'autres sites potentiels, parce que le marché aura été couvert, d'où le...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2625 Donc, ce n'est pas juste pour votre compagnie à vous, mais c'est aussi pour l'ensemble...

M. YVES MORAIS :

C'est pour l'ensemble.

2630 **M. GILLES LAPERRIÈRE :**

Non, non, c'est pour l'ensemble.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2635

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2640

Merci, messieurs.

Madame Carole Freeman, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Freeman.

Mme CAROLE FREEMAN :

2645 Bonsoir! Alors, je vais rendre hommage à votre patience. Je crois que je suis la dernière intervenante.

LE PRÉSIDENT :

2650 Pas tout à fait.

Mme CAROLE FREEMAN :

2655 Pas tout à fait?

LE PRÉSIDENT :

2660 Non, parce qu'il y a quelqu'un dans la salle qui veut faire une rectification et, par la suite, le ministère des Transports.

Mme CAROLE FREEMAN :

2665 Alors, d'accord. Donc, un hommage encore plus pour votre immense patience.

2670 Je n'ai pas le mérite d'être ici pour des intérêts personnels ou particuliers, dans le sens que je ne suis pas un promoteur, je ne suis pas une élue, je ne suis pas... je suis qu'une simple citoyenne. J'habite Léry. Je suis née sur cette terre, je l'ai déjà dit lors d'une première audition.

2675 Je pense qu'hier, j'ai eu le privilège d'inviter des gens de Mirabel, des expropriées et la député pour vous faire part de ce point de vue là.

2680 Mon mémoire est assez court. Donc, je vais juste vous faire ce petit préambule. Pour moi, la terre, c'est sacré pour plusieurs raisons. Il m'est venu à penser – tantôt j'étais dans la salle – on m'avait demandé, il y a deux ans, de diriger une mission en Afrique pour une population qui était en mauvais état et pour laquelle il fallait voir comment organiser une forme de vie pour les nourrir. C'est des considérations assez importantes parce que, l'Afrique, ça a l'air loin, mais nous aussi, la terre, c'est la terre de tous, puis on est gardien de cette terre.

2685 Et j'ai eu le privilège de voir des gens, des femmes surtout, parce que c'est des femmes là-bas qui ont la charge de nourrir la famille, de devoir cultiver des parcelles de terre. J'essayais de pouvoir vous expliquer, ces parcelles de terre ont la dimension de trois fois cette table, et avec ces parcelles de terre, chacune de ces femmes doit nourrir des familles de dix pour l'année. Elles travaillent avec des outils, une houe.

2690 Mais cette terre, elle est sacrée. Elle permet de nourrir. Il ne faut pas... on semble

l'oublier pour des préoccupations mercantiles et toutes sortes de raisons.

Je vais vous présenter mon mémoire qui est assez court, parce que je ne voudrais pas qu'on fasse un réveillon ce soir, même si on commence à tisser des liens.

2690

Alors, la terre est sacrée.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

2695

Il faut compléter l'autoroute 30, je suis d'accord. Parce que, moi, j'habite à Léry, de l'autre côté de Châteauguay, et c'est un endroit qui vit vraiment dans des difficultés. Châteauguay est la troisième ville au Canada où il y a le plus de gens qui vivent du bien-être social. Alors, il y a comme un petit problème économique dans ce coin-là. Et puis l'autoroute, je pense que c'est quelque chose qu'on attend depuis très longtemps, mais pas à n'importe quel prix, pas à n'importe quel prix. Je tiens autant à coeur les gens de mon secteur là-bas à Châteauguay, qui ont vraiment besoin d'un essor économique, qu'à la terre.

2700

Mais vous savez, cette autoroute, on l'attend, on l'attend depuis si longtemps, mais pas en sacrifiant encore de précieuses terres agricoles, surtout qu'il existe une alternative. Il suffit tout simplement de prolonger l'autoroute 30 dans son axe actuel, c'est-à-dire sur le tracé de la route 132, ce qui permettrait d'épargner le territoire agricole et de terminer plus rapidement le parachèvement de l'autoroute 30, puisque les expropriations sont toutes complétées sur ce tracé, contrairement au tracé sud proposé par le gouvernement actuel.

2705

J'ose croire que le développement durable signifie pour vous davantage que de simples mots, monsieur le président, et que la commission que vous présidez recommandera en conséquence le retrait pur et simple du projet en titre, et ce, dans son ensemble.

2710

LE PRÉSIDENT :

2715

Merci, madame Freeman.

Mme CAROLE FREEMAN :

2720

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Bilodeau.

2725

M. DENIS BILODEAU :

Bonsoir, monsieur le président.

2730 **LE PRÉSIDENT :**

Vous voulez faire une rectification?

2735 **M. DENIS BILODEAU :**

C'est ça. Pour rectification, je peux-tu faire un petit commentaire pour rectifier?

2740 **LE PRÉSIDENT :**

Disons, rendu où on est rendus, allez-y.

2745 **M. DENIS BILODEAU :**

Le ministère des Transports, le MTQ, devrait donner transparence envers tout. Quand j'ai posé la question: «Combien coûterait l'échangeur selon le décret de 2004 sur l'autoroute 15», ils m'ont répondu: «69 M\$». Mais le ministère aurait dû répondre: «69 M\$ pour un échangeur qui ne fonctionne pas.»

2750 Mais pour un échangeur qui fonctionne. Quand on a eu une réunion au bureau de l'UPA à Saint-Rémi, je ne sais pas si je peux nommer des noms, monsieur Fournier était là, monsieur Lanteigne était là, pour nous informer, on a demandé combien coûterait l'échangeur pour que ça fonctionne. Tout à l'heure, on parlait de 100 M\$ et de 200 M\$. Je peux vous dire 200 M\$ qu'ils nous ont répondu, plus cher que l'autoroute au sud, en excluant l'expropriation de Lafarge, pour un échangeur qui fonctionne.

2755 Ça, ça veut dire, ça, un échangeur qui est à paliers multiples, un peu comme l'échangeur Turcot. Parce que tout peut se faire, dépendamment du prix. Ils ont refusé le tracé de la 15 parce que c'était trop dispendieux le faire comme il faut, pour que tout le monde puisse l'emprunter à 100 km/heure. Comme le MTQ dit, ça prend une vitesse de 100 km/heure *steady*,
2760 mais il faut mettre le prix pour ça.

Mais ils nous donnent le prix d'un échangeur qui ne fonctionne pas, 69 M\$. Pour qu'il fonctionne, c'est au-delà de 200 M\$.

2765 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci, monsieur Bilodeau.

2770 **M. DENIS BILODEAU :**

Posez des questions.

LE PRÉSIDENT :

2775 Monsieur Paul-André Fournier, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2780 Monsieur le président, monsieur le commissaire, bonsoir.

Je suis content de la rectification de monsieur Bilodeau, ça va me permettre d'en faire une directement. Alors, le 200 M\$, je ne me souviens pas d'avoir jamais dit ça, monsieur Lanteigne non plus. On était à la même réunion.

2785 Ce qu'on sait et ce qu'on a déjà dit devant cette commission et ce qu'il faut retenir, c'est que pour prolonger l'autoroute 30 sur l'autoroute 15 ou dans le corridor de l'autoroute 15, il en coûterait avec les contraintes existantes, c'est-à-dire avec notamment les constructions de Goodfellow, donc en prenant une partie du terrain de Goodfellow, mais on les laisse quand même opérationnels, 69 M\$. 69 M\$ pour une géométrie qui va devoir afficher une vitesse maximale de 2790 90 km/heure, donc qui représente une discontinuité pour les usagers de la route, et cette discontinuité-là pour le ministère des Transports, elle n'est pas acceptable.

Ça m'amène donc à ma rectification principale. Monsieur le président, pour moi, la situation est claire. Quelles que soient les raisons, le gouvernement a décrété, comme c'est son 2795 droit, de faire construire l'autoroute au sud. On doit relier l'autoroute 30 qui arrive au niveau de l'autoroute 15 avec l'autoroute 30 existante. Et comme le tracé sur l'autoroute 15 n'est pas acceptable, il reste un des corridors possible ou un des tracés possible à l'intérieur du corridor Jean-Leman. Alors, c'est limpide comme situation.

2800 Et une rectification sur Développements Iberville. Les craintes exprimées sur la forme de l'échangeur A-15/A-30, je voudrais rassurer que le ministère a un design qui permet de faire cet échangeur-là tel qu'on l'a conçu et de quand même construire un échangeur fonctionnel sur l'autoroute 15 éventuellement pour desservir et le parc industriel de Delson et le développement du côté de Candiac.

2805 Donc, tout ce design-là existe avec une géométrie un peu différente de ce qui vous a été présenté sur les cartons de Candiac hier, mais elle existe, sauf qu'il faut se décider rapidement avant que ces terrains-là ne disparaissent.

2810 Ça termine.

LE PRÉSIDENT :

2815 C'est terminé, je vous remercie, monsieur Fournier.

Ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique.

2820 Comme le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* le prévoit, la commission devra déposer son rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas J. Mulcair, au plus tard 4 mois après le début des mandats, soit le 29 décembre prochain. Cependant, la commission pourrait déposer son rapport avant s'il s'avérait que son enquête et son rapport soient complétés.

2825 Je rappelle que notre rapport fera état des constatations et de l'analyse de la commission à l'égard du projet à l'étude. Après le dépôt du rapport de la commission, le ministre dispose de 60 jours pour le rendre public.

2830 Je rappelle également que les commissions du BAPE ne sont pas décisionnelles. Notre mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation sociale et environnementale du projet à la lumière des opinions émises par les citoyens, les groupes ou les organismes qui participent à nos travaux afin d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable.

2835 Parallèlement à l'analyse menée par la commission, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs réalise son analyse environnementale. C'est donc à partir du rapport du BAPE et de l'analyse environnementale de son ministère que le ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres.

2840 Il appartiendra par la suite au gouvernement d'autoriser la réalisation de ce projet, avec ou sans modifications et aux conditions qu'il déterminera, ou encore de le refuser. Il n'existe pas de délai quant à la décision que prendra le gouvernement sur ce projet.

2845 En mon nom et au nom du personnel de la commission, je profite de l'occasion pour remercier tous les participants qui ont fait en sorte que l'exercice se soit déroulé dans un climat serein et respectueux. Je remercie le promoteur et les personnes-ressources pour leur collaboration et leur ouverture en première partie. Je tiens aussi à remercier les participants qui sont venus obtenir de l'information sur le projet en première partie.

2850 Enfin, je remercie mon collègue, monsieur Dériger, le personnel de la commission, mesdames Dufresne, Milot, Lajoie et Poliquin et monsieur Fillion, ainsi que les gens du ministère des Services gouvernementaux, messieurs Moisan et Métivier, ainsi que madame Maisonneuve.

2855 Je déclare donc la deuxième partie de l'audience publique terminée. Merci et bonne fin de soirée.

* * * * *

2860 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office
que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

2865

LISE MAISONNEUVE, s.o.