

**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 1

Séance tenue le 27 septembre 2005, 19 h  
Musée ferroviaire canadien  
110, rue Saint-Pierre  
Saint-Constant

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 27 SEPTEMBRE 2005 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
SYLVIE BOURASSA.....	4
YVES-ANDRÉ FERLAND .....	14
ANDRÉ DUGAS, NATHALIE ROBIDOUX (absente).....	15
ALAIN CLOUTIER .....	21
JULIE LÉVESQUE .....	28
JEAN-LUC BOURDEAU .....	31
REPRISE DE LA SÉANCE .....	32
YVON BOIVIN .....	32
DENIS BILODEAU .....	34
GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE	
PIERRE BRISSET, PHILIPPE CÔTÉ .....	34
MUNICIPALITÉ DE SAINT-PHILIPPE	
GAÉTAN BROUSSEAU, CLAUDINE CORMIER, PAUL-ÉMILE TREMBLAY .....	44
COALITION POUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE	
LAURENT PELLERIN .....	55
DÉVELOPPEMENTS URBAINS CANDIAC INC.	
BRUNO PINEAU-VALENCIENNE .....	61
DROIT DE RECTIFICATION :	
PAUL-ANDRÉ FOURNIER, MTQ .....	68
CHRISTIAN NANTEL .....	69

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

Mesdames et messieurs, bonsoir! Si vous voulez prendre place, nous allons débiter.

5

Bienvenue à cette deuxième partie d'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

Mon nom est François Lafond, commissaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, et je préside cette commission. Je suis accompagné par mon collègue, monsieur Louis Dériger, également commissaire.

15

Je vous rappelle qu'à la suite du mandat que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas J. Mulcair, a confié au BAPE le 29 juin 2005, le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe a été examiné lors de la première partie de l'audience les 29, 30 août et 1er septembre dernier. Ce projet est assujéti à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*.

20

Il me fait plaisir de vous présenter les membres de l'équipe en appui à la commission.

25

D'abord, à l'avant, à votre droite, mesdames Stéphanie Dufresne et Julie Milot, ainsi que madame Monique Lajoie qui est absente cette semaine, qui sont toutes trois analystes, supportent la commission dans son questionnement, son analyse et dans la préparation du rapport.

30

Sont présents à l'arrière de la salle madame Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission, et monsieur Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication.

35

L'organisation technique des séances publiques de la commission est sous la responsabilité du ministère des Services gouvernementaux. Le responsable est monsieur Daniel Moisan et il est accompagné de monsieur Jean Métivier, technicien du son.

40

Il est important de se rappeler que tout ce qui est dit lors des séances publiques de la deuxième partie est enregistré et sténographié. Madame Lise Maisonneuve, que vous voyez ici à l'avant, assure le travail de sténographie. Les transcriptions seront disponibles dans les centres de consultation et sur le site Internet de la commission au cours de la semaine prochaine.

Je vous rappelle que l'objectif de la deuxième partie de l'audience est de recevoir vos opinions sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur

45 Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe. Lors des séances de la première partie tenue dans cette même séance fin août, vous avez pu questionner le promoteur et les personnes-ressources. Aujourd'hui, vous avez la parole.

50 La commission est ici pour vous entendre, pour vous écouter. Des mémoires ont été déposés auprès de la commission la semaine dernière et plusieurs ont choisi de les présenter ce soir. L'ordre d'inscription déjà établi détermine l'ordre d'invitation à venir présenter votre mémoire.

55 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 long mémoire, afin de respecter le temps requis. Et évidemment, c'est une marque de respect de synthétiser et d'utiliser seulement que le 15 minutes parce que vous comprendrez qu'il y a d'autres personnes qui sont également inscrites et, plus on étire, plus ça se termine tard et, ces gens-là, ce sont tous des personnes qui travaillent. Donc, eux aussi ont à se lever tôt le lendemain matin et ce serait fort apprécié que vous ne dépassiez pas ce 15 minutes-là.

60 Toute personne non inscrite et qui souhaite exprimer verbalement son opinion sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman peut s'inscrire auprès de madame Renée Poliquin à l'arrière de la salle. Ces personnes s'ajouteront à la liste des participants déjà inscrits. Je compte sur votre collaboration afin que le temps disponible puisse être réparti équitablement entre tous les participants.

65 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. Si nous vous questionnons, soyez à l'aise de nous répondre au meilleur de vos connaissances. Si vous n'avez pas la réponse, ce n'est pas une faute. Un non est une réponse comme un oui est une réponse.

70 Le public avait jusqu'à vendredi dernier pour transmettre leur mémoire écrit et pour faire part à la commission de leur intention d'effectuer une présentation verbale devant la commission. L'horaire de présentation pour cette deuxième partie d'audience est déjà préparé et je vous rappelle que l'ordre de présentation est déjà établi.

75 Les mémoires présentés seront déposés sur le site Internet de la commission 48 heures après leur présentation ainsi que dans les centres de consultation au cours de la semaine prochaine.

80 Je tiens à souligner que la commission est indépendante et qu'elle est à la recherche d'arguments supportant votre position ou votre point de vue sur les impacts potentiels du projet. Il importe donc de bien étayer vos propos.

La commission ne fera pas le décompte de ceux qui sont pour ou contre le projet. Elle

85 cherche à connaître l'opinion du milieu, à saisir l'importance des éléments soumis par chaque participant. Allez-y simplement et en toute confiance. Tous les mémoires déposés à la commission sont lus et relus. Si un mémoire déposé n'est pas présenté ce soir, il est pris en considération par la commission au même titre que ceux qui auront été présentés.

90 Vous avez remarqué qu'en regard du déroulement de la deuxième partie de l'audience publique, il n'y a plus de table pour le promoteur, pas plus que pour les personnes-ressources. La table du centre est toujours là et est destinée aux personnes qui désirent s'exprimer devant la commission.

95 La séance est, bien sûr, ouverte à tous. Le promoteur et les personnes-ressources qui le désirent sont les bienvenus.

100 En ce qui concerne les règles 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.

105 Je rappelle qu'exprimer son opinion sous-entend que des positions peuvent être parfois différentes et contradictoires. La commission recherche avant tout l'argumentation. C'est à la commission que revient la tâche de pondérer ce qu'elle a entendu et, suite à son analyse, de donner son avis dans son rapport.

110 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.

115 Je vais vous donner un exemple pour mieux illustrer mon propos. Si un participant mentionne dans son mémoire que, selon les règlements d'incendie, cette salle a une capacité maximale de 300 personnes, alors que vous savez très bien que le règlement d'incendie stipule noir sur blanc que cette salle a une capacité maximale de 50 personnes, vous pouvez mentionner ce fait à la commission. Par contre, si un participant mentionne dans son mémoire que, selon les règlements d'incendie, cette salle a une capacité maximale de 300 personnes, mais que vous croyez que cette salle pourrait contenir sans danger 500 personnes, et bien, c'est alors une opinion que vous avez et ce n'est pas un fait. Donc, pour faire toute rectification, on s'en tient strictement aux faits.

120 Pour vous prévaloir de votre droit de rectification, vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle auprès de monsieur Jean-Sébastien Fillion.

125 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 déposé sous les chaises des formulaires qui vous permettent de nous faire part de

130 votre degré de satisfaction vis-à-vis de nos services. Nous apprécierions que vous les remplissiez et les déposiez dans la boîte blanche à l'arrière de la salle. Des crayons sont également disponibles sur la table à l'arrière de la salle.

Nous allons débiter la présentation des mémoires. J'inviterais à l'avant madame Sylvie Bourassa. Bonsoir, madame Bourassa!

135 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

Bonsoir, monsieur Lafond; bonsoir, monsieur Dériger! Alors, je m'appelle Sylvie Bourassa. J'habite la MRC de Roussillon depuis 1998 et la Ville de Saint-Constant depuis 2003.

140 Il y a plusieurs raisons qui m'amènent ici ce soir pour présenter un mémoire sur un projet de développement autoroutier, alors que vous pensez bien que je pourrais être bien tranquille chez moi, à la maison, en train de regarder mes émissions préférées. Alors, si vous me permettez, j'aimerais les partager brièvement avec vous ces raisons-là pour que vous puissiez comprendre les motivations qui m'animent puis, je crois, qui animent aussi beaucoup de concitoyennes et concitoyens qui sont ici ce soir et qui vont se présenter devant vous au cours des prochains jours.

145 La première de ces motivations-là, c'est que je suis une grand-maman. Alors, je suis la grand-maman de Léonie, qui a 16 mois, et je crois qu'elle mérite de grandir dans un environnement aussi sain que celui dont j'ai moi-même bénéficié quand j'étais enfant. Alors, moi, je ne peux pas rester les bras croisés quand je crois qu'on s'apprête encore une fois à saccager son environnement et un petit morceau de la planète sur laquelle elle va grandir.

150 Il y a des sceptiques, que j'appellerais les apôtres du développement économique à tout prix, qui vont dire que c'est excessif de parler de saccage de l'environnement, alors qu'on parle de peut-être une dizaine d'hectares de terres agricoles qui pourraient disparaître dans le projet qu'on considère présentement.

155 Moi, je réponds à ça que depuis la création de la Commission de protection du territoire agricole, il y a 25 ans – 25 ans, ce n'est pas long, ce n'est pas une vie d'homme – le petit jeu du «c'est pas grave, c'est juste quelques hectares», ça nous a fait perdre au Québec 32 000 hectares de terres agricoles de première qualité seulement sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

160 Alors, quand on sait que le Québec n'est pas particulièrement reconnu pour avoir une grande superficie consacrée à des activités agricoles et certainement pas de terres de première qualité, on voit bien qu'une perte comme ça, c'est une catastrophe non seulement environnementale mais économique. Je vais revenir plus tard sur cet aspect-là.

170 Alors, moi, quand on continue de minimiser ou de prendre à la légère la perte de terres agricoles sous prétexte que: «Bon, on l'a fait avant puis on va continuer à le faire», moi, je crois que c'est un comportement irresponsable.

175 Il y a aussi des sceptiques, c'est peut-être les mêmes dont je vous ai parlé tantôt, qui vont dire: «Bon, c'est faux de dire que le projet va faire disparaître des dizaines d'hectares. On ne les fera pas disparaître, elles vont être enclavées par le futur tronçon.» C'est la même chose. C'est unanimement ou presque reconnu que quand les terres sont enclavées ou isolées, plus ou moins long terme, elles vont disparaître au profit du développement urbain.

180 Puis d'ailleurs, là, ce n'est pas compliqué, il suffit de réfléchir un petit peu et de regarder comment tout ça s'incarne sur une carte pour voir qu'un agriculteur, pour cultiver, encore faut-il qu'il puisse avoir accès aux terres avec sa machinerie puis qu'il ait assez d'espace pour la manoeuvrer.

185 La deuxième de mes motivations ce soir, c'est mon devoir de citoyenne. Puis ça, je crois que c'est une occasion qu'on a et c'est important de l'utiliser. Il faut que chacun fasse sa part dans la mesure de ses moyens pour que sa société et son environnement, son milieu de vie soient de la meilleure qualité possible. Alors, heureusement, on a la chance de vivre dans un pays où les citoyens ont non seulement le droit mais le devoir de s'exprimer et de faire valoir leurs opinions. Alors, c'est le but de ces audiences publiques là et c'est une des raisons pour laquelle je suis là.

190 La dernière, et non la moindre, c'est mon rôle, mon devoir, mon obligation, je vous dirais, de contribuable. Alors, bon, moi, je paie des impôts et des taxes comme vous et j'alimente ce que j'appelle... bon, par bout, on peut penser que c'est un trou sans fond. Alors, moi, je dis qu'on paie beaucoup d'impôt et de taxes, on nous dit qu'on manque d'argent pour assumer des missions fondamentales de l'État et même qu'on en manque pour faire l'entretien du réseau routier; on a vu dernièrement les incidents sur l'autoroute 40.

200 Il était d'ailleurs édifiant, puis j'attire l'attention des gens sur une émission de *Maisonneuve en direct* récemment qui disait que le gouvernement actuel semble préférer construire des nouvelles routes plutôt que d'investir l'argent nécessaire à l'entretien des routes existantes. C'est peut-être un peu compréhensible du point de vue d'un politicien, c'est plus intéressant de se faire photographier à couper des banderoles que de faire approuver des crédits au ministère des Transports. Mais quand c'est un automobiliste qui voit la route s'écrouler devant lui, c'est un petit peu moins intéressant.

205 Alors, vous comprendrez que je m'oppose, moi, au projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, tout comme je m'oppose à l'ensemble du projet qui consiste à vouloir prolonger l'autoroute 30 sur le tracé sud.

210 La première des raisons pour laquelle je m'oppose, c'est un projet qui contredit les

principes du développement durable. Alors, vous voyez, le développement durable, beaucoup de gens en parlent du développement durable et peut-être qu'on ne sait pas toujours ce dont on parle. Alors si vous me permettez, là, je vais citer le rapport de la Commission des Nations unies sur l'environnement et le développement, qu'on connaît mieux sous le nom de rapport Brundtland.

215 Et pour ceux qui ne le savent pas, la commission était présidée par le docteur Brundtland, qui fut la première femme à être première ministre de Norvège et qui a ensuite dirigé l'Organisation mondiale de la santé.

Alors, la première définition qui a été donnée du développement durable, c'est:

220

*Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité...*

– c'est la partie la plus importante, je dirais –

225

*... sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.*

Je vous ajouterai que ce principe général là, ensuite c'est précisé dans un ensemble de principes qui ont été définis par la suite et qu'on a dans un document qui s'appelle *Action 21* ou *Agenda 21* mais, bref, pour ceux qui s'intéressent à l'environnement et au développement durable, c'est un document qui est connu.

230

Alors, quand on parle de capacité des générations futures de répondre à leurs besoins tout en permettant aux générations actuelles de répondre à leurs besoins maintenant, on se doute bien que la sécurité alimentaire, c'est un principe de base. C'est un besoin fondamental. Alors, quand on dit qu'on se préoccupe de développement durable, on ne peut pas faire abstraction de cet aspect-là.

235

La nourriture, ça ne pousse pas sur le béton, sur l'asphalte. Ça prend des sols agricoles, puis de préférence de bonne qualité, c'est-à-dire des sols où on peut assurer une production de qualité et en quantité suffisante. Ces bons sols-là, il n'y en a pas tant que ça au Québec. Il y a moins de 2 % de nos terres qui se prêtent à l'agriculture et les meilleures d'entre elles sont ici dans la région de Montréal, en Montérégie et ici même dans la MRC de Roussillon.

240

Et puis en plus d'être d'excellente qualité, nos terres agricoles en Montérégie et dans la MRC de Roussillon, elles ont l'avantage, qui est aussi une calamité, on va le voir plus tard, d'être à côté du plus grand bassin de population du Québec. Alors, c'est bénéfique parce qu'on est à côté des marchés, ça permet à la population aussi d'avoir accès à des produits agricoles à coût moins élevé. Il suffit de regarder le prix de l'essence pour se rendre compte que c'est un facteur l'éloignement entre le producteur et le marché de consommation.

245

250

Mais le fait qu'elle cohabite avec le milieu urbain, c'est aussi un problème parce que



c'est sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal que l'affrontement entre l'agricole et l'urbain, c'est là que ça s'incarne. C'est là que ça a commencé, puis c'est là que ça s'incarne encore.

255

Alors, quand on parle d'étalement urbain, ce n'est pas nouveau dans la région de Montréal. Puis pour le bénéfice des gens qui sont ici ce soir, déjà en 77, le ministère des Affaires municipales avait conclu dans une étude que l'urbanisation sauvage de la région métropolitaine – ce n'est pas mes mots, ce sont les leurs – entre 1964 et 1975 avait entraîné la perte de plus de 20 000 hectares de sol à haut potentiel pour l'agriculture. C'est suite à ça d'ailleurs que le gouvernement du Québec du temps, qui était dirigé par monsieur Lévesque, a adopté la *Loi de protection du territoire agricole*, qui est aujourd'hui devenue la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

260

265

Là, on nous dit qu'il y a eu une accalmie relative au cours des années 90 où les pressions sur le dézonage sont un peu ralenties. Mais là, depuis 2003, 2004, il y a une recrudescence du nombre de demandes d'exclusion. Alors, là, on recommence à vouloir encore empiéter, gruger sur la zone verte pour le développement urbain. Dans le moment, devant la Commission de protection du territoire agricole, il y a des demandes d'exclusion pour 1 800 hectares de terres. Ce n'est quand même pas rien.

270

Là, j'arrive à vous dire un mot sur la proposition de la Ville de Candiac qu'on a beaucoup entendu lors de la phase I des audiences. Alors, moi, ce qui m'apparaît important de souligner, c'est que cette proposition-là, qui est appuyée par le CLD de Roussillon, une partie du conseil des maires de la MRC de Roussillon, partiellement, la Ville de Candiac a soumis devant vous un tracé qui se distingue par ceci, c'est qu'il menace ou il implique plus de 100 hectares de sol agricole, c'est-à-dire plus que les deux tracés du ministère des Transports ensemble. C'est pourquoi d'ailleurs, c'est à cause de cet impact majeur là sur le territoire agricole que le ministère des Transports a rejeté le tracé de la Ville de Candiac et puis a choisi de ne pas l'examiner dans le cadre de son étude d'impact.

275

280

Je ne peux pas m'empêcher de revenir sur le fait que dans la première phase, on a beaucoup entendu la Ville de Candiac qui s'est servie de la phase I pour faire la promotion de son tracé. Alors, les personnes-ressources, puis ça, moi, écoutez, je ne passe pas ma vie dans des audiences du BAPE, mais, bon, j'ai bien compris que le rôle des personnes-ressources était bien clair, c'est qu'elles étaient là pour répondre aux questions des gens ou des organisations sur les projets du promoteur, donc sur un des deux tracés, l'un ou l'autre des tracés que le ministère des Transports proposait.

285

290

Alors, ce n'est pas ça du tout qui s'est passé. On a profité de chaque occasion qui était donnée pour refaire encore l'apologie du tracé Candiac que j'appelle. Et je reviens, j'insiste et je répète que j'ai été choquée du comportement de certaines personnes-ressources qui se sont carrément levées à un moment donné, qui ont quitté et qui ont dit: «Bon, bien, moi, le rôle

295 qu'on m'a donné, je ne le remplis plus» au motif qu'elles jugeaient qu'elles n'avaient plus  
suffisamment de droit de parole, alors que je pense qu'elles en avaient eu pas mal plus qu'elles  
auraient dû.

300 Moi, je pense que c'est important de dire que les intentions de la Ville de Candiac sont  
assez claires là. Il s'agit de faire passer le tronçon de raccordement le plus loin possible dans les  
terres afin d'en enclaver une plus grande partie et puis éventuellement de peut-être en demander  
le dézonage.

305 Et puis d'ailleurs, moi, j'ai été frappée de voir le plan stratégique de Candiac qui indiquait  
sur une zone verte actuellement la mention «développement résidentiel projeté». Je pense que ça  
a frappé plusieurs personnes ici.

310 Alors, moi, je tiens à rappeler qu'on est ici en complète contradiction avec les conclusions  
d'un colloque sur l'agriculture en milieu périurbain, justement, qui s'était tenu à Laval en mars  
2002. Et si vous me permettez, je vais vous citer une phrase parce que ça vaut la peine. On y a  
conclu à ce colloque-là que:

*L'agriculture constitue un pan important de l'économie de la région métropolitaine...*

– je pense qu'il faut qu'on répète ça et on ne le répétera jamais assez –

315 ... et un levier de développement pour l'avenir, pour peu que les différents acteurs de la  
région considèrent d'abord la zone agricole comme une ressource et une activité économique, et  
non comme un territoire en attente de développement urbain.

320 Alors, moi, je refuse qu'on dise qu'on doit faire cela au nom du développement  
économique quand on propose en même temps, pour ça, de sacrifier l'activité agricole.  
Malheureusement, là, ça ne semble pas être la position de la Ville de Candiac, ni du CLD, ni  
d'une partie des maires de la MRC.

325 Je vous cite également le Plan quinquennal 2005-2010 de la Conférence régionale des  
élus de la Montérégie Ouest. Alors, là, on nous propose une vision du développement qui est la  
suivante: bien sûr, une région d'accueil où on se concerte pour mettre en valeur le patrimoine et  
l'environnement vert et bleu dans une perspective de développement durable. On a vu tantôt ce  
que ça veut dire.

330 On rappelle que dans les opportunités à développer la région, il y a la nécessité de  
développer le créneau bioalimentaire et de reconnaître que l'essor économique, ça passe par le  
développement du milieu rural.

335 On y propose aussi de travailler autour de projets structurants qui vont s'intégrer à l'identité  
environnementale vert/bleu de la Montérégie Ouest afin de laisser une planète intacte

340 aux générations futures. Moi, ce que j'aimerais bien qu'on m'explique, c'est en quoi tout ça est compatible, parce que le maire de Candiac fait partie de la Conférence régionale des élus de la Montérégie Ouest, dans quelle mesure la position de la Ville est compatible avec le plan quinquennal de la CRÉ.

345 Ensuite, développement durable, réchauffement climatique. Bon, on l'a dit, je l'ai dit au début, moi, je considère, et on est plusieurs à le penser, puis d'ailleurs c'est écrit comme tel dans l'étude d'impact, le tronçon Jean-Leman n'existe ou n'est nécessaire que parce qu'il y aura une autoroute qui passera au sud. Si elle passait au nord, on n'aurait pas besoin du tronçon Jean-Leman.

350 Alors, quand on regarde les prévisions du promoteur, le ministère des Transports, quant au volume de circulation qui va circuler à la fois sur la route 132 et la future autoroute 30, on se rend bien compte à un moment donné, puis là je n'entrerai pas dans les détails, il y a peut-être d'autres citoyens qui viendront vous en parler, mais on constate qu'à un moment donné, c'est à peu près le même nombre de véhicules qui passent sur une et sur l'autre. Donc, on ne double pas tout à fait, là, mais presque.

355 D'autre part, le tracé sud, il est plus long que si on passait sur la 132. Alors, ce n'est pas compliqué la réflexion qu'il faut faire: il y aura plus de véhicules qui vont circuler sur une plus grande distance. Donc, il y aura une consommation d'essence accrue, il y aura un accroissement des émissions de gaz à effet de serre. En quoi est-ce que ça, c'est compatible avec le Protocole de Kyoto auquel le gouvernement du Québec est censé souscrire.

360 Moi, je serais très, très curieuse, d'ailleurs, d'entendre l'opinion sur le projet des pays signataires du protocole quand ils vont venir se réunir à Montréal en novembre.

365 Ensuite, le projet menace l'apport économique de l'agriculture dans la MRC de Roussillon. Là, tantôt, je vous ai dit qu'on nous parle souvent de développement économique et puis ça ne semble jamais inclure l'activité agricole bizarrement. Mais par contre, il faudrait rectifier un peu les faits. L'activité agricole, c'est une composante importante de l'activité économique de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Montérégie et, bien entendu, de la MRC de Roussillon.

370 Alors quelques petits chiffres, et je n'en citerai pas énormément, mais quand même. Alors, les revenus agricoles dans la région métropolitaine, en 96, ça fait quand même un moment, 333 M\$; la valeur marchande des fermes, en 2001, 1.7 G\$. L'agriculture est étroitement partenaire de l'industrie bioalimentaire. Dans la région métropolitaine de Montréal, on 375 retrouve 60 % de toute l'industrie bioalimentaire du Québec, qui est évidemment là à cause de la proximité des producteurs agricoles.

Et la Montérégie, plus que toutes les autres régions du Québec, elle se distingue. Elle

380 est dans l'axe Montréal-Boston, elle est aux portes du marché ontarien. Elle a un avantage en termes de développement d'entreprises liées à l'agriculture pour des raisons évidentes, c'est facile d'accéder aux marchés.

385 L'exploitation agricole, c'est l'activité prépondérante du secteur primaire en Montérégie; ce n'est pas rien. Et il faut savoir que la Montérégie, c'est près du tiers de l'exploitation agricole du Québec, c'est-à-dire ce qui correspond au double de son poids démographique. En Montérégie, on a près du quart des fermes québécoises et elles génèrent près du tiers des revenus agricoles du Québec, à peu près 2 G\$ en 2002. Il y aura peut-être des gens qui viendront vous donner des précisions là-dessus mais, moi, je pense que c'est important de retenir que c'est très, très important comme activité économique. Et donc, tout ce qui menace de faire disparaître des terres menace par le fait même cette activité économique là.

390 Enfin, je considère que c'est un projet qui ne se justifie pas compte tenu de l'état des finances publiques au Québec.

395 Bon, quand on prend une carte et qu'on regarde comment tout ça s'articule, on voit que le projet à l'étude, c'est-à-dire ce qu'on appelle le tronçon Jean-Leman, il est indissociable de la 30 au sud. Je l'ai dit tantôt, si on n'avait pas de 30 au sud, on n'aurait pas besoin du tronçon Jean-Leman.

400 Le tronçon va coûter aux alentours de 52 M\$. Bon, bien, si on n'en faisait pas d'autoroute au sud, ça nous permettrait tout de suite une économie de 52 M\$. On n'aurait pas non plus besoin d'aménager la 132 en boulevard urbain puisqu'on ferait passer la 30 là. Et en même temps, on pourrait compléter le tout. On nous dit que ça prend une autoroute de contournement, on est d'accord, et on pourrait la compléter plus rapidement parce que, compte tenu du fait qu'on est en train d'en faire 2 kilomètres sur la 132, il en restera à peu près 5 kilomètres à faire. Il me semble que ce serait plus économique de faire ça comme ça.

410 On a vu dans les journaux récemment que le gouvernement du Québec est à la recherche d'à peu près 800 M\$ pour boucler son année. Il y aura encore vraisemblablement des compressions dans des ministères qui n'en ont pas besoin. On a vu déjà l'effet que ça a eu sur le ministère des Transports quand j'ai parlé tantôt des viaducs qui s'écroulent. Alors, moi, je dis...

415 Et ce matin, en plus, on avait des articles dans La Presse où on nous dit que les travaux vont coûter au total, les deux autoroutes, appelons-les les deux autoroutes, en fait, la 30 et la 132, c'est presque deux fois les coûts initialement prévus en 2002 pour la transformation de la 132 en autoroute. Là, on parle près de deux fois plus cher.

420 Alors, moi, je dis, écoutez là, quand on nous dit que le trésor public est hypothéqué, qu'on manque d'argent, qu'on doit couper, on fait des choix déchirants, je me dis que ce serait peut-être le bon moment de se demander s'il n'y a pas d'autres alternatives que ça. Mais je

garde quand même un petit espoir, parce qu'il y a un dicton qui dit que l'argent parle plus fort que tout. Alors, je me dis que si tous nos arguments en faveur de développement durable ne sont pas entendus, peut-être que ce qui finira pas prévaloir, ce sera que le gouvernement n'aura peut-être pas l'argent que ça lui prend pour compléter tous ses projets.

425

Alors, en conclusion, moi, je crois que le projet de parachèvement de l'autoroute 30, le tronçon Jean-Leman comme le parachèvement de la 30 au sud dans son ensemble, c'est un projet qui est inadmissible et inacceptable en termes de développement durable parce que ça menace des centaines d'hectares de terres agricoles alors qu'il existe une autre alternative en milieu urbain, qui est la 132. Alors, quand on parle des principes de développement durable, on a une première contradiction.

430

Ensuite de ça, on a un projet qui va nuire à l'activité économique agricole dans la région et dans la MRC. On a un projet qui implique des dépenses inutiles, plus élevées que si on construisait sur la 132. On a un projet aussi qui va augmenter les émissions de gaz à effet de serre et qui, donc, ne vient pas du tout contribuer à l'atteinte des objectifs de Kyoto.

435

Alors, moi, je dis que pour tous ces motifs-là et pour respecter la mission fondamentale du BAPE, en fait, qui est de se faire le défenseur et le protecteur du développement durable, la commission m'apparaît qu'elle n'a pas d'autre choix que de rejeter ce projet-là parce qu'il contrevient à peu près à tous les principes de développement durable.

440

Je voudrais aussi, si vous me le permettez, faire appel à votre solidarité citoyenne en vous demandant d'écouter avec une oreille sympathique les plaidoyers des gens qui vont venir s'adresser à vous parce que, ces gens-là, ils ne travaillent pas pour des intérêts monétaires ou pour leur intérêt personnel, ou pour je ne sais quel autre intérêt sur lequel je ne m'étendrai pas outre mesure, ces gens-là travaillent juste pour une chose, dans le fond, c'est parce qu'ils croient que les générations futures ont besoin, méritent d'hériter d'autre chose que d'un désert de béton et d'asphalte.

445

Alors, moi, je vous dis que si on est capables de faire preuve d'ouverture un peu, peut-être qu'ensemble on va réussir à trouver une solution qui va nous permettre de répondre à nos besoins actuels sans compromettre la capacité des générations qui vont nous suivre de répondre à leurs besoins à elles.

450

Et je vais terminer sur une note, parce que je reviens sur les articles qui ont été publiés. Il y en a eu deux. Il y en a eu un sur la 132, les coûts additionnels de la 132 et il y en a un qui s'intitule *Métro de Laval et autoroute 30, les travaux routiers au fond du gouffre financier*, c'est quand même assez éloquent.

455

Et puis moi, je vais inviter mes concitoyennes et mes concitoyens non seulement de la région mais du Québec à s'élever à ce que, moi, je considère être une agression

460

465 environnementale, doublée d'un gaspillage de fonds publics. Et comme le dit l'article auquel je viens de faire référence, on s'est collectivement fait avoir dans cette histoire depuis pas mal assez longtemps et je crois que, là, c'est assez et qu'il faudrait qu'on en termine.

Alors, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

470

Merci, madame Bourassa. Votre mémoire est très clair mais j'aurais quand même une très petite question.

475 C'est évident que vous rejetez le tracé de la Ville de Candiac. Maintenant, qu'est-ce que vous pensez du tracé qui est présenté par le ministère des Transports?

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

480 Le tracé du ministère des Transports est un effort pour minimiser l'impact sur la zone verte, c'est clair. Mais je vais revenir à mon argumentaire de base.

485 C'est que dès lors où on dit que la seule raison d'être de ce fameux tronçon-là, c'est le raccordement de la 30 actuelle à la future 30 au sud, et dans la perspective où, moi, je demeure convaincue qu'il y a une alternative qui consiste tout simplement à, quand on arrive à Candiac, au lieu de bifurquer vers le sud 3.4 kilomètres plus bas, continuer tout droit, d'autant plus qu'on est en train déjà d'en faire 2 kilomètres, continuer tout droit, je me dis qu'on n'a pas du tout besoin de faire quoi que ce soit à la zone verte sur le territoire de Candiac.

490 Alors, dès lors, il n'y a pas un seul des tracés qui se justifie parce qu'il y a une alternative qui permettrait d'épargner complètement la zone verte.

**LE PRÉSIDENT :**

495 Merci, madame Bourassa.

Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

500 En fait, c'est une question de précision. Dans les revenus justement agricoles, 2 G\$ dont vous spécifiez dans le document, est-ce que ces 2 G\$, c'est les revenus de la Montérégie? C'est ça qu'on peut comprendre ou c'est...

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

505 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et à ce moment-là, c'est des revenus qui sont des revenus directs de...

510 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

Bien, là, je n'ai pas le document avec moi, mais...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

515

Mais dans le document, on peut retrouver, j'imagine, l'information?

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

520

Je pourrai toujours vous revenir avec la source.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On peut toujours aussi le vérifier avec la source.

525

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

Oui. Je pourrai vous la donner, je l'ai quelque part.

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

Vous l'avez indiquée dans votre mémoire aussi la source. Donc, on pourra vérifier nous-mêmes.

535 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

D'accord.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

540

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

545

Merci, madame Bourassa.

**Mme SYLVIE BOURASSA :**

Merci.

550

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur André Ferland, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Ferland.

555

**M. YVES-ANDRÉ FERLAND :**

Bonsoir, messieurs les commissaires. Alors, je m'appelle Yves-André Ferland. Je suis résidant de la MRC Roussillon depuis 1992 et je m'élève, ce soir, contre le tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30, en tant que citoyen préoccupé par l'environnement et également en tant que contribuable.

560

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

**Début de la phrase page 1: «En tant que citoyen préoccupé par l'environnement...»**

565

**Fin de la phrase page 1: «... au détriment de l'étalement urbain en zone verte.»**

En tant que contribuable, je m'oppose également. On parlait tantôt d'un des articles aujourd'hui dans le quotidien La Presse et on jumelle le scandale financier du métro de Laval avec les coûts possibles de l'autoroute 30. Donc, ce n'est pas peu dire, on met les deux dans le même panier un petit peu de scandale financier. Donc, c'est très très inquiétant en termes de contribuable.

570

Je dois dire que je ne suis pas contre le prolongement de l'autoroute 30, au contraire, sauf que, comme je l'ai dit tantôt, il existe une alternative qui est le tracé de la 132. Donc, je m'oppose au tronçon Jean-Leman, comme je m'oppose également au tracé agricole au sud de Saint-Constant.

575

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Ferland, tantôt vous avez mentionné que dans le tronçon entre l'autoroute A-15 et l'échangeur Jean-Leman, le tracé proposé passerait à travers un boisé humide qui assure un habitat à plusieurs espèces d'oiseaux vulnérables ou encore menacés, puis la même chose pour la rainette faux-grillon.

580

En fait, vous avez éveillé ma curiosité. Est-ce que vous pourriez me préciser l'endroit où se trouve ce boisé?

585



**M. YVES-ANDRÉ FERLAND :**

590 Le boisé auquel je faisais allusion est sur le long de la rivière à la Tortue.

**LE PRÉSIDENT :**

595 Donc, ce n'est pas, en fait, dans le champ du projet du tronçon Jean-Leman finalement.

**M. YVES-ANDRÉ FERLAND :**

600 Non. Sauf que le tronçon Jean-Leman est une extension. Le boisé en question est 3  
kilomètres à l'ouest du tronçon proposé. Donc, c'est un petit peu un des arguments pour lequel je  
suis... qui m'amène à être contre le tracé au sud mais également, par extension, du tronçon  
Jean-Leman.

605 Il y a d'ailleurs d'autres boisés qui vont être saccagés plus à l'est, c'est-à-dire à la hauteur  
de Candiac et de Saint-Philippe, donc qui sont plus particulièrement touchés par le tronçon.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, monsieur Ferland. Monsieur Dériger.

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

C'est beau, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

615 Merci.

Monsieur André Dugas, s'il vous plaît.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

620 Bonsoir, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

625 Bonsoir, monsieur Dugas. Vous allez bien?

**M. ANDRÉ DUGAS :**

Oui, ça va bien. Et vous?

630 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

635

Bonsoir, monsieur Dériger.

Je pense qu'on vous a informés que je présentais ce soir dans un premier temps mon mémoire et dans un second temps celui de ma conjointe. Pour des raisons de santé, elle ne pouvait pas venir ici. Alors sans plus tarder, je vais commencer.

640

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

C'était le mien.

645

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Dugas. J'aurais peut-être juste une petite question pour vous. Tantôt, vous avez mentionné – en fait, vous l'avez mentionné, mais également on le retrouve à la page 4 de votre mémoire – vous parlez qu'il y a des impacts sociaux au projet de Jean-Leman. Est-ce que vous pourriez m'expliquer quels sont ces impacts-là?

650

**M. ANDRÉ DUGAS :**

Monsieur, considérez-vous qu'une famille qui perd sa terre, que ça n'a pas un impact social? Considérez-vous que les gens qui vont vivre à proximité de l'autoroute, que ce n'est pas un impact social? Considérez-vous que la qualité de vie qu'on va perdre dans notre milieu, que ce n'est pas un impact social?

655

Je pense que c'est à la commission, je pense que c'est au Bureau et au promoteur qu'on aurait dû répondre à ces questions-là.

660

**LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est parce que c'est vous qui le mentionnez, monsieur Dugas, c'est pour ça que je voulais avoir votre opinion.

665

**M. ANDRÉ DUGAS :**

C'est mon opinion. Je pense que de toute évidence, le gros bon sens, en tout cas à une question aussi basic que celle que vous posez, il est évident que lorsqu'on construit une autoroute dans des terres agricoles, avec tout ce qu'on connaît sur la problématique reliée à nos

670

675 écosystèmes, lorsqu'on détruit à quelque part nos boisés, nos milieux humides, ces choses-là, que ça ne peut pas faire autrement que d'avoir des impacts sociaux et des coûts assez importants par rapport à ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Dugas.

680 Monsieur Dériger, est-ce que vous avez une question.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

685 Une question, monsieur. Je réfère à la page 4. Quand vous parlez de fragiliser le territoire agricole, vous donnez l'exemple de la Ville de Candiac. Considérant les tracés du MTQ, est-ce que vous avez la même position?

**M. ANDRÉ DUGAS :**

690 Pardon?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

695 Considérant les tracés du ministère des Transports, donc les deux tracés, recommandé ou de référence...

**M. ANDRÉ DUGAS :**

700 Oui, je pense que c'est clair, monsieur le commissaire, c'est que je suis contre le projet dans sa globalité. Et je considère que le Bureau, parce que comme je le mentionne, dans les éléments sur lesquels je m'appuie pour émettre mon opinion à l'effet que je suis contre, c'est qu'entre 2002 et aujourd'hui, il y a eu énormément d'études d'impact sur l'ensemble du tracé du tronçon est, donc le tracé en territoire agricole, qui n'ont jamais, jamais été portées à l'attention du Bureau des audiences publiques.

705 Alors, moi, je pense que devant cette aberration, je pense qu'on a un devoir, un devoir comme citoyen – vous êtes un citoyen comme moi, comme tous ceux qui m'accompagnent – je pense qu'on a le devoir de se questionner et d'évaluer le projet dans sa globalité.

710 Moi, je suis en optimisation de ressources. Je suis un auditeur, je suis en vérification. Ça fait 30 ans que je travaille dans ce milieu-là. Les principes de gouvernance, de reddition de compte, d'optimisation des coûts, c'est des choses qui m'animent à tous les jours et je ne peux pas concevoir qu'on se ferme les yeux parce qu'on a une commande politique. Il ne faut pas berner les gens encore une fois sur cette question-là, c'est clair que c'est une commande politique. Et on ne peut pas aujourd'hui se permettre de se fermer tout le temps, tout le temps

les yeux et de morceler des projets de la sorte. Ça, c'est mon opinion .

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

720           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

725           Merci, monsieur Dugas. On vous écoute pour...

**M. ANDRÉ DUGAS :**

Soyez moins inquiets, ma femme, elle parle toujours moins que moi.

730           **LE PRÉSIDENT :**

Habituellement, c'est le contraire.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

735           Sauf au téléphone. Bon, ceci dit, alors si vous permettez, je vais lire le mémoire de ma conjointe. Elle s'appelle, en passant, Nathalie Robidoux. Elle est parente avec plusieurs familles dans le milieu agricole.

740           *Alors, je suis résidente de Saint-Constant et je suis contre ce projet parce qu'il soulève trop d'impacts négatifs pour notre région et notamment sur ma qualité de vie puisque l'autoroute projetée passera à proximité de ma résidence.*

745           *Vous serez sûrement tentés, comme vous l'avez fait lors de la première partie de ces audiences, de nous rappeler qu'il ne s'agit pas ici du tronçon est dans sa globalité, mais uniquement du tronçon Jean-Leman.*

750           *Je comprends la difficulté que vous avez à reconnaître que le projet Jean-Leman est indissociable du tracé sud de Saint-Constant, que ce tronçon est forme un tout.*

*Je comprends également que ce projet est une décision purement politique. Je suis convaincue que les professionnels du MTQ, qui ont fait la promotion du projet initial sur la 132, l'ont également compris.*

755           *Monsieur le président, vous devez dans votre rôle d'enquête comprendre que lorsqu'on construit une galerie, on ne peut la construire sans considérer la maison à laquelle cette galerie s'attache. C'est uniquement de cette façon que vous pourrez évaluer l'ampleur des impacts sur la qualité de vie des citoyens, sur la protection des terres, sur la protection de nos boisés, sur la*

760 *conservation des milieux humides et autres milieux naturels, sur les retombées économiques pour le territoire des villes concernées, sur l'étalement urbain et sur les coûts du projet dans son ensemble.*

765 *Au cours des dernières semaines, vous avez, comme plusieurs d'entre nous, entendu la population et des dizaines de décideurs économiques sectoriels et municipaux vous dire qu'ils sont en désaccord avec le projet du MTQ. Ils vous ont tous dit que ce projet a beaucoup trop d'impacts négatifs pour notre région, et ce, tant sur le plan social que sur le plan de l'environnement, du développement économique et du développement durable.*

770 *Domage que la MRC et ses partenaires économiques n'aient pas compris à la base les enjeux entourant le tronçon est. On ne serait pas ici, aujourd'hui, à discuter du parachèvement de la 30 et le 2 kilomètres de l'autoroute actuellement en construction sur la 132 prendrait tout son sens.*

775 *D'ailleurs, le maire de Candiac dans son allocution contre l'actuel projet du MTQ commence à le réaliser à son détriment et à celui de ses concitoyens. Il mentionnait, entre autres, et je cite: «On sait tous que le dossier de l'autoroute 30 est en planification depuis de nombreuses années et que ce tracé avait comme origine et correspondait jusqu'à tout récemment à l'axe de la 132.»*

780 *Effectivement, on ne serait pas ici, ce soir, si le projet d'origine était encore en place.*

785 *Monsieur le président, je pense qu'il n'est jamais trop tard pour se remettre en question. Les décideurs économiques doivent comprendre aujourd'hui que leur volte-face vis-à-vis du choix du tracé initial a des conséquences lourdes pour notre région. En 2002, nous avons un consensus régional qui faisait de la 30 sur l'axe de la 132 un projet structurant pour notre région.*

790 *Si l'on croit au développement durable, s'il est vrai que ce projet de société nous amène dans une démarche différente de penser, d'agir et d'interagir, alors le gros bon sens devrait vous guider et amener les décideurs à reconsidérer ce projet. La population de notre milieu a exprimé à maintes reprises leur désaccord avec ce projet. D'autres personnes avant moi l'ont démontré.*

795 *Je suis donc contre ce projet parce que le gros bon sens nous conduit toujours au tracé initial. La 30 doit passer par la 132, c'est le seul lien structurant pour notre région et qui permettrait à toutes les parties de trouver leur compte.*

*Merci, monsieur le président.*

**LE PRÉSIDENT :**

800           Merci, monsieur Dugas. Est-ce que votre épouse a transmis son mémoire à la commission?

**M. ANDRÉ DUGAS :**

805           Tout à fait. Ça a été transmis le 21 de la semaine dernière à plus qu'une reprise.

**LE PRÉSIDENT :**

810           Parfait.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

              Je n'ai pas reçu d'accusé réception, mais j'ai les miens via le courriel.

815           **LE PRÉSIDENT :**

              En fait, c'est ça, c'est parce que les gens qui déposaient, pour présenter effectivement ont reçu des courriels. Par contre, est-ce que vous pourriez le remettre à madame Poliquin, s'il vous plaît?

820

**M. ANDRÉ DUGAS :**

              C'est déjà fait.

825           **LE PRÉSIDENT :**

              Parfait.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

830

              Et c'est déjà signé et tout ça.

**LE PRÉSIDENT :**

835           Merci, monsieur Dugas.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

              Je vous remercie.

840

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Alain Cloutier, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Cloutier.

845 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Bonsoir, monsieur Dériger. Bonsoir, monsieur Lafond. Premièrement, je crois que mon mémoire établit de façon claire et limpide ma position par rapport au projet du parachèvement du tronçon Jean-Leman et de celui de la 30 au sud de Saint-Constant.

850

Il n'en demeure pas moins que le temps m'a manqué pour décortiquer l'ensemble des renseignements reçus soit lors des audiences et/ou les nombreux documents qui ont été déposés lors de cette même audience, et/ou encore par les nombreux ouvrages de référence.

855

Je veux souligner que mon mémoire fut été plus complet si j'avais eu plus de temps à ma disposition pour étoffer mes pensées et appuyer mes arguments. Vous comprendrez que je n'ai pas disposé de tout le temps requis pour faire toutes les lectures et les recherches requises pour marquer davantage mon incompréhension envers les entendements du ministère des Transports, mais surtout du choix retenu par notre gouvernement.

860

Les audiences se sont terminées le 1er septembre et, tel que prévu, nous avons eu les verbatims la semaine suivante. Étant donné que nous devons produire nos mémoires pour vendredi dernier le 23 septembre, pour midi, cela ne nous laissait pas grand temps, vous en conviendrez, pour élaborer plus en profondeur nos arguments.

865

Maintenant, messieurs les commissaires, c'est à votre tour de décortiquer toutes les informations reçues, tout en gardant bien en tête que vous le faites dans le cadre des audiences du BAPE, c'est-à-dire le Bureau des audiences publiques en environnement. Les mots clés dans le mot BAPE étant évidemment le mot «environnement» et le mot «publiques». Donc, les gens viennent s'informer de quelle manière leur environnement où ils ont choisi de vivre sera modifié. Dans ce cas-ci, non seulement il sera modifié, mais de plus il ne sera d'aucune utilité pour ces derniers et je dirais même néfaste.

875

Dans le dictionnaire de Marie-Éva De Villers, le multidictionnaire de la langue française, troisième édition, on définit le mot environnement de la façon suivante. Au sens large, on dit: «Milieu dans lequel on vit». Plus loin, on définit la protection de l'environnement de la façon suivante: «Conservation du patrimoine naturel et lutte contre la pollution». Je m'attends donc à ce que vos recommandations aillent dans ce sens.

880

Je ne m'attends pas non plus à ce que vous puissiez produire et remettre votre avis au ministre Mulcair dans les semaines qui suivent. Je m'attends, avec le nombre de mémoires que vous avez reçus, toutes les informations transmises, les rapports, les documents, les tableaux, les cartes, etc., à ce que vous ne puissiez remettre votre avis avant le 29 décembre 2005.

885 D'ailleurs, vous n'avez toujours pas reçu l'avis de la CPTAQ, avis qui a été demandé une semaine avant le début des audiences. Donc, il serait outrageux de votre part de ne pas, à tout le moins, prendre connaissance de leurs observations, analyse, remarques et recommandations avant le dépôt de votre propre avis au ministre.

890 Je crois que le gouvernement doit se comporter en citoyen responsable et respectueux de l'environnement, c'est-à-dire les boisés, les milieux humides, les terres arables, les marais, etc. Il doit aussi respecter la population locale. De toute évidence, dans les deux cas, cela semble lui passer carrément par-dessus la tête présentement. Je trouve déplorable que le choix du tracé ait été lié à une volonté politique plutôt qu'à une analyse complète et objective des enjeux.

895 Je rejette le tronçon Jean-Leman car il détruira deux marais. Même s'ils ne sont pas naturels, ils demeurent des éléments importants pour la purification de l'eau s'écoulant par leur entremise vers la nappe phréatique.

900 Je suis contre le tronçon Jean-Leman car il détruira la faune présente et quelques espèces vulnérables.

Je rejette le tracé Jean-Leman car il détruira le paysage bucolique du secteur.

905 Je suis contre le tronçon Jean-Leman parce que le ministère ne m'a pas convaincu, ne m'a pas démontré que la 15 existante ne pouvait être aménagée sécuritairement. Il est possible à mes yeux de modifier et de moderniser cette portion d'autoroute à moindre coût en prenant les servitudes, les emprises, les terrains appartenant déjà au MTQ et un minimum de terres situées en zone blanche, peu de terres en zone agricole.

910 Mais comprenez-moi bien, je ne suis pas pour le tronçon Jean-Leman puisqu'il est tout simplement pour la continuité de la 30 au sud.

915 C'est une alternative quand on parlait du tracé Jean-Leman et je pense que sur la 15, il y a toujours moyen, advenant le cas que vous endossiez un tel projet, qu'il puisse se faire quand même sur la 15.

920 J'ai élaboré dans mon mémoire le pourquoi de l'obligation d'avoir un tronçon du même genre que Jean-Leman à l'ouest de Saint-Constant, à la jonction de la 30 et de la 132. La légitimité du tracé Jean-Leman puise sa légitimité, selon le MTQ, à même la dangerosité du tronçon de la 15 entre l'échangeur 15/132 au nord et l'échangeur 15/30 au sud. Si un tronçon semblable n'est pas construit à l'ouest de Saint-Constant, si le ministère juge que cela n'est pas nécessaire à l'ouest de Saint-Constant, alors ce ne l'est pas plus à Candiac.

925 Je rejette le tronçon Jean-Leman à cause de l'épandage plus fréquent de sels de



déglaçage parce que ce tronçon est situé en zone agricole, donc aux grands vents, mais aussi à cause des risques de déversements toxiques qui, à eux deux ou individuellement, pourront éventuellement contaminer la nappe phréatique.

930 Le nouveau tronçon ne règle en rien l'aspect sécuritaire pour les automobilistes, cyclistes et piétons sur la 132, ne règle en rien la congestion sur la 132 et ne permet pas plus un accès rapide pour la population locale à l'hôpital Anna-Laberge.

935 Pour toutes ces raisons, je vous demande à vous aussi de rejeter le tronçon Jean-Leman et de recommander au ministre Mulcair et au Conseil des ministres de réviser leur position et endosser la 30 sur la 132. C'est le gros bon sens.

940 Malheureusement, il y a une page qui n'a pas suivi. Parce que dans mon mémoire, vous avez plusieurs sujets et j'ai tout simplement repris les conclusions de chacun des paragraphes que j'ai écrits lors de mon mémoire.

Maintenant, je suis allé aussi à la rencontre consultative à Châteauguay organisée par le ministre de l'Environnement, monsieur Mulcair. Lors de cette session, je lui ai lu une petite prose. Non, je n'ai pas apporté de musique, mais je vais quand même vous la lire. Si jamais on peut la  
945 déposer, ça vous tente de la relire sur votre bureau de chevet le soir. Je l'ai d'ailleurs conseillé à monsieur Mulcair, à qui je l'ai remise.

**LE PRÉSIDENT :**

950 Ça nous fera plaisir que vous la déposiez, monsieur Cloutier.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

955 Je vais vous la lire. Ça s'appelle *Ressources d'espérance*. Pesez les mots et vous allez trouver beaucoup de réponses à vos interrogations.

960 *Nous avons mille et une raisons de désespérer, mais nous voudrions vous crier qu'il y a aussi mille et une raisons d'espérer. Ne nous laissons pas gagner par les marées noires de bitume et de mauvaises nouvelles. Pour changer le monde, il faut d'abord changer nos regards et nos priorités. Regardons et cueillons chaque jour autour de nous, au creux du quotidien, ces mille et une ressources d'espérance, celles qui entourent les plus sinistres tours de béton, les plus scandaleux lieux de transport ou de construction.*

965 *Entendez-nous, monsieur le ministre. Entendez-nous, messieurs les commissaires. Entendez tous ces hommes et toutes ces femmes qui ne font pas la une des journaux mais qui défendent jour après jour de nouvelles manières de vivre, de partager et d'espérer, ces hommes et ces femmes qui prônent que l'amélioration de notre environnement passe par la protection de nos terres agricoles, de l'eau, des ressources végétales et animales.*

970 *Regardez et voyez, monsieur le ministre, messieurs les commissaires, tous ces hommes et ces femmes qui, au lieu de crier, veulent vous prêter leurs yeux; qui, au lieu de crier, veulent prêter leurs mains; qui, au lieu de crier, veulent prêter leur voix.*

975 *Regardez et entendez, monsieur le ministre, messieurs les commissaires, car la Montérégie actuelle a besoin de retrouver ses racines terriennes et limiter l'étalement urbain.*

980 *Oui, monsieur le ministre, messieurs les commissaires, ressources d'espérance pour mieux respirer et pour mieux vivre: acclamons la plus humble décision personnelle ou collective pour le développement durable; exigeons une gestion responsable de nos ressources naturelles pour les générations présentes et futures; assurons le maintien, voire l'amélioration de la qualité de vie des gens et évitons de ruiner des milieux de vie si importants en voulant y aménager des tronçons d'autoroute dévastateurs lorsqu'il y a d'autres alternatives plus responsables.*

Grosso modo, c'était ce que j'avais dire.

985 La feuille que j'ai oubliée de joindre ici à mon document disait tout simplement: je suis natif de La Prairie, et ce que j'avais comme panorama en avant de chez nous, c'était notre majestueux fleuve. Ils ont construit l'autoroute 3 dans le temps, qui aujourd'hui s'appelle la 132, tout le long de la berge de la rive du Saint-Laurent au sud, de La Prairie jusqu'à Boucherville. Ce fut un désastre écologique tout en privant toute la population locale des ressources que le fleuve pouvait leur amener.

995 Les gouvernements n'ont pas de mémoire. On s'en va avec un autre trajet au sud dans les terres agricoles. Je compare le trajet de cette 30 au sud dans les terres agricoles à mon fleuve qui... d'ailleurs, je suis né en même temps que la Ville de Candiac est venue au monde. En arrière de moi, c'était des champs, qui est devenu Candiac.

1000 Alors, c'est le petit lien que je voulais faire, le petit parallèle que je voulais faire entre l'autoroute au sud dans les terres agricoles et les gens qui ont été privés de leur fleuve. Aujourd'hui, ce serait impensable de construire l'autoroute 132 où elle est située présentement. Je pense que tout le monde est d'accord avec ça. Tout simplement pour vous mentionner et vous dire que les mentalités évoluent. Alors, ce qu'on va prendre comme décision aujourd'hui va avoir des répercussions inévitables sur les générations futures.

1005 Alors, c'est ce à quoi je voulais en venir dans cette petite page-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Cloutier. Maintenant, j'aurais quelques questions pour vous.

1010 Dans votre mémoire, vous indiquez, à la page 15, que la variante retenue par le MTQ pour le tronçon Jean-Leman entraînerait la perte de 22,9 hectares et l'isolement de 16 autres

hectares des terres agricoles entre le tracé et la zone non agricole.

1015 Est-ce que pour vous le tracé ouest étudié par le MTQ, c'est-à-dire le tracé qui passe en partie en zone blanche et un petit peu en zone verte, est-ce que ce tracé-là serait susceptible d'obtenir votre aval?

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1020 Moi, je ne donnerai pas cet aval-là. D'ailleurs, je l'ai mentionné ici, je pense que si un tracé était à retenir... comme je vous dis, je ne valide pas le tracé Jean-Leman, je ne valide aucunement le tracé au sud de Saint-Constant.

1025 Il y a une 15 présentement. Lorsqu'on est allés au BAPE 2002, ce dont on a parlé, c'était sur la 15 et non pas un tronçon Jean-Leman. Je pense qu'il y a des servitudes, qu'il y a des terrains qui appartiennent au ministère des Transports et qu'on pourrait peut-être gruger d'autres parties qui sont en zone blanche et très peu en zone agricole pour améliorer ce tronçon-là, pour améliorer la fluidité, ces choses-là.

1030 On nous a parlé des coupes, ces choses-là. Comme je vous dis, je n'ai pas pu pousser plus loin, évidemment. Déjà, j'ai présenté un mémoire de 23 pages qui a pris beaucoup de mon temps, ces choses-là. Il est certain que la 15 peut être aménagée à moindre coût pour favoriser la fluidité du transport.

1035 Si vous vous rappelez bien, le ministère des Transports a mentionné qu'il avait changé un peu son tracé à cause du centre de cinéma qui venait s'installer et... je pense, grosso modo, c'était ça, qui était pour être construit avant même que l'autoroute soit construite.

1040 Évidemment, je comprenais ce point-là, sauf que je ne sais pas s'il y a des travaux qui sont commencés. Parce que la personne-ressource qui était gestionnaire, je crois, ou en tout cas propriétaire de cette entreprise-là était venu pour dire que ça commencerait d'ici la fin septembre. Je serais curieux pour savoir si ça a commencé les travaux. Je serais curieux pour ça. Un peu de la même manière que le projet qui est étalé pour les maisons le long de la 30. C'est un projet comme n'importe quel projet. Alors, le ministère a choisi de décaler un peu pour satisfaire cette zone économique là. Bon, bravo!

1045 Si ça avait été juste de moi, ça passerait carrément en zone blanche. Et c'est pour ça que je dis que la 30 devrait passer sur la 132 carrément en zone blanche pour préserver l'environnement, les terres agricoles et les ressources.

1050

**LE PRÉSIDENT :**

Restez là, j'en ai encore. Vous êtes pressé de partir?

1055 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Non, non.

1060 **LE PRÉSIDENT :**

Vous mentionnez que le tronçon Jean-Leman accélérera tout projet de développement urbain du boisé situé au sud de la 30 et à l'est de la 15. Est-ce que vous pourriez renseigner la commission en situant exactement l'emplacement de ce boisé?

1065 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Bon, vous avez le rang Saint-André et puis vous avez une partie de boisé qui est là. Et à l'opposé, l'autre côté, vous avez aussi un boisé. J'appelle ça un boisé, moi, un amoncellement d'arbres, c'est ça qui est un boisé.

1070

**LE PRÉSIDENT :**

Celui qui longe le boulevard Jean-Leman ou...

1075 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Bien, disons que c'est le rang Saint-André. Moi, je parle du rang Saint-André, où demeure monsieur Lemieux.

1080 **LE PRÉSIDENT :**

Et la continuité vers Jean-Leman.

1085 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Exactement, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1090 C'est de ce boisé-là que vous parlez?

**M. ALAIN CLOUTIER :**

Exactement.

1095

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, parfait. Vous indiquez également que ce boisé-là sert d'habitat à d'importants cheptels de chevreuil.

1100

**M. ALAIN CLOUTIER :**

Oui.

1105

**LE PRÉSIDENT :**

Comment vous en arrivez à cette conclusion-là?

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1110

Bien, parce que je l'ai vu. Puis plusieurs personnes dans la salle probablement l'ont vu. Puis si jamais ça vous adonne, de bonne heure le matin à la brunante, vous allez remarquer constamment qu'il y a des chevreuils à cet endroit-là. Quand vous prenez la jonction de la 15 et de la 30 existante, en s'en allant soit vers La Prairie ou en continuant vers Saint-Hubert, à votre droite, vous avez très fréquemment des chevreuils qui sont situés à cet endroit-là.

1115

Alors, c'est sûr que s'il y a des chevreuils là... d'ailleurs, la rive-Sud est reconnue pour avoir un cheptel de chevreuil qui se développe à une vitesse faramineuse vu qu'il n'y a pas de prédateurs. Alors, c'est aussi vrai pour ce bout de bois là que c'est vrai pour plus loin dans les terres. C'est reconnu.

1120

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci.

Monsieur Dériger.

1125

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une précision pour revenir sur la question des projets de développement qui seraient accélérés. Est-ce que vous entendez, en fait, que le projet pourrait accélérer les projets de développement tels que prévus par la Ville de Candiac?

1130

**M. ALAIN CLOUTIER :**

Moi, tout ce que je peux vous dire, monsieur Dériger, je suis natif d'ici. Je suis né à La Prairie, à la limite nord, si vous voulez, de Candiac. J'ai vu des développements, que ce soit à Saint-Hubert, que ce soit à Brossard...

1135

1140           Moi, Brossard, dans mon temps, écoutez, ce n'était pas une bourgade, il y avait du monde, mais c'était des terres agricoles. Mon père est originaire de Brossard. Il cultivait ses terres, lui, du fleuve jusqu'au boulevard Taschereau. C'est de valeur qu'il les ait vendues en 56 parce qu'on serait peut-être mieux à même d'en parler.

1145           Alors si vous regardez au sud de l'autoroute 30, disons qu'on part de Longueuil et puis qu'on s'en vient vers Saint-Philippe, puis c'est aussi vrai à Saint-Philippe, vous regarderez, il y a des nouveaux développements qui se font là, ceux qui prétendent que la 30 au sud va devenir une barrière à l'étalement urbain, je m'excuse, je ne peux pas croire ça quand je regarde au sud de la 30 présentement. Il y a des faubourgs qui se développent, il y a des nouveaux quartiers qui se développent. Puis en plus de développer ça, c'est que les gens qui sont à ces endroits-là, souvent vont aller s'établir dans une troisième couronne. Alors, on va s'arrêter où dans tout ça?

1150           On sait très bien que l'essence augmente, ces choses-là. Il va falloir arrêter tous ces développements-là à un moment donné puis se rendre... comme plusieurs ont dit, avoir un gros bon sens puis dire: «Regarde, on va limiter l'étalement.» Et puis l'autoroute 30, ceux qui pensent qu'elle va limiter l'étalement, moi, je ne le crois pas. Puis on a l'exemple. On peut prendre une photo ou un vol aérien, vous allez voir très bien ce qui se passe.

1155           **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1160           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

              Je vous remercie, monsieur Cloutier.

1165           **M. ALAIN CLOUTIER :**

              Merci.

1170           **LE PRÉSIDENT :**

              Madame Julie Lévesque, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Lévesque.

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1175           Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

              On vous écoute.

1180

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1185           Donc, moi, dans mon mémoire, j'ai essayé de vous aider un petit peu dans votre étude. Je vous ai fait un genre de croquis, si on veut, avec les chapitres qui sont souvent utilisés dans les audiences publiques: le chapitre 1, préoccupations et les opinions des participants; chapitre 2, analyse de la raison d'être du projet; et chapitre 3, l'analyse des enjeux.

(L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1190           **Début de la phrase page 1: «Je crois qu'il est clair...»**

**Fin de la phrase page 3: «L'analyse des enjeux.»**

1195           Là, j'ai modifié un peu par rapport à mon mémoire parce que j'ai reçu une réponse hier sur certains facteurs. Donc, j'ai modifié un petit peu. Je trouve totalement ridicule les analyses de déplacement. Selon une étude du MTQ effectuée en 1996, il n'y a aucune, et je dis bien aucune, cohérence avec les nouveaux chiffres de 2003. Pourquoi? L'étude de 1996 surestimait le nombre de véhicules et je n'invente rien. Je valide cette information avec une comparaison des nouvelles données. Qui me dit alors que les nouvelles prévisions sont adéquates?

1200           Comment on peut, autrement dit, se fier sur des chiffres qu'on voit dans des tableaux puisqu'on sait très bien que ce qui avait dit en 96 ne s'est pas produit. Donc, ici, je fais mention que hier, j'ai bien reçu certaines explications sur la structure des modèles et je trouve particulier de voir que le prix de l'essence n'est pas un facteur. Pourtant, il est évident que d'autres moyens de transport vont être de plus en plus favorisés et donc les chiffres de véhicules de grand transit vont être modifiés.

1205           (L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1210           **Début de la phrase page 3: «Toujours dans l'optique d'incertitudes...»**

**LE PRÉSIDENT :**

1215           Merci, madame Lévesque. Dans votre mémoire, vous indiquez qu'il y a une sous-estimation des usagers de la route 132.

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Oui.

1220           **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez m'expliquer votre point de vue? Pouvez-vous élaborer votre pensée sur ce sujet?

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1225

C'est, entre autres, sur le fait qu'on dit: le grand transit va aller au sud, mais la 132 va demeurer un point de ravitaillement. Autant pour le grand transit ou le transit régional, on dit: «Ça passe tout au sud.» C'est faux, c'est un point de ravitaillement. Il n'y a pas de station-service sur plusieurs kilomètres. Il n'y a pas de restaurant sur plusieurs kilomètres.

1230

Les camionneurs, je ne vous dis pas à 9 h le matin, O.K., ils vont peut-être se retenir, ils vont aller plus loin si possible, mais je peux vous dire qu'à 11 h, midi, ils vont aller sur la 132 pour aller manger. C'est certain, ils en ont besoin parce qu'il n'y en a pas sur plusieurs kilomètres.

1235

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Lévesque.

Monsieur Dériger aurait une question pour vous également.

1240

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Oui.

1245

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Concernant justement la question des tracés, vous avez soulevé le fait que, bon, si jamais on n'avait pas le choix, enfin, c'est qu'on pourrait utiliser le corridor de l'autoroute A-15 pour faire le tracé.

1250

Est-ce que vous avez un avis sur celui qui a été présenté par le ministère, qui était le tracé ouest, donc le tracé qui était à mi-chemin, à moitié en zone blanche, à moitié en zone verte? Non?

1255

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Non.

1260

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vous n'avez pas d'avis sur ce tracé-là?

1265

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Non. Moi, ce serait la 15.



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

La 15.

1270 **Mme JULIE LÉVESQUE :**

La 15. C'était ce qui était proposé antérieurement. On peut élargir à certains endroits, mais pas aller détruire plus que ce qu'on a déjà fait. Ça ne sert à rien.

1275 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1280

Merci, madame Lévesque.

Monsieur Jean-Luc Bourdeau, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Bourdeau.

1285 **M. JEAN-LUC BOURDEAU :**

Bonsoir, monsieur Lafond; bonsoir, monsieur Dériger!

**LE PRÉSIDENT :**

1290

On vous écoute.

**M. JEAN-LUC BOURDEAU :**

1295 (L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Bourdeau.

1300

Juste pour votre information, je voudrais vous dire que le poste de péage en question, le ministère des Transports a clairement indiqué, lors de la première partie des audiences publiques, que ce poste de péage là n'aurait trait que pour le tronçon finalement à partir de Vaudreuil. Ce n'est pas sur l'ensemble de l'autoroute 30, mais seulement pour un simple tronçon, un tronçon beaucoup plus court. Donc, c'est à titre d'information.

1305

**M. JEAN-LUC BOURDEAU :**

Merci.

1310

**LE PRÉSIDENT :**

Bienvenue, monsieur Bourdeau. Je vous remercie.

1315

Nous allons prendre un 15 minutes de pause et nous reviendrons par la suite.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1320

**LE PRÉSIDENT :**

Si vous voulez bien prendre place, nous allons débiter cette deuxième partie de la soirée.

1325

Comme la commission souhaite toujours avoir vos impressions, j'aimerais ça, ceux qui ne l'ont pas fait encore, de compléter le petit questionnaire et de le déposer dans la boîte à l'arrière, s'il vous plaît. Merci.

1330

Monsieur Yvon Boivin, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Boivin.

**M. YVON BOIVIN :**

1335

Bonsoir, messieurs. Bonsoir, mesdames. J'espère que vous n'avez pas eu le manuscrit à la main? Je devais le taper, je l'avais envoyé à la main parce que j'avais eu des problèmes d'ordinateur.

**LE PRÉSIDENT :**

1340

On l'a à la main, mais ce n'est pas grave.

**M. YVON BOIVIN :**

1345

Je peux vous le donner autrement. C'est correct.

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais on l'a lu, de toute façon, et l'écriture est quand même très facile à lire.

1350 **M. YVON BOIVIN :**

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1355 Jean-Leman et l'autoroute au sud ne doivent pas devenir un autre Mirabel, Mirabel, aéroport fermé, autoroute 13 arrêtée dans le champ, millier d'hectares de terres gaspillées à Sainte-Scholastique, échangeur en construction à Dorval parce que ça ne fournit pas. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1360 Merci, monsieur Boivin.  
Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1365 Monsieur Boivin, une question. Dans les deux alternatives que vous mettez dans votre mémoire, vous parlez, bien sûr, de rester dans l'axe de l'autoroute 15 et aussi celui de l'axe de la 132. J'imagine que dans la question de l'axe de l'autoroute 15, c'est un compromis pour vous ou si c'est la solution que vous proposez?

1370 **M. YVON BOIVIN :**

C'est un compromis. Parce que moi, ma préférence, c'est la 132.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1375 Donc advenant, par exemple, qu'on doive absolument tenir compte du décret, pour vous, la solution, ce serait d'utiliser l'axe de l'autoroute 15 au lieu de faire un tracé qui serait celui proposé par le ministère.

1380 **M. YVON BOIVIN :**

Absolument, au lieu de Jean-Leman.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1385 Au lieu de Jean-Leman.

**M. YVON BOIVIN :**

1390 Sûrement.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

1395

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Boivin.

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

1400

**M. DENIS BILODEAU :**

Bonsoir, messieurs les commissaires. Denis Bilodeau, résidant de Saint-Constant.

1405

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Bilodeau. Monsieur Dériger, avez-vous une question? Merci, c'est très clair votre mémoire.

1410

Monsieur Pierre Brisset, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Brisset.

1415

**M. PIERRE BRISSET :**

Bonsoir, monsieur Lafond. Je vous présente mon collègue, monsieur Philippe Côté, qui travaille aussi avec moi au Groupe en recherche urbaine. Il va être ici juste pour témoigner.

1420

Alors, voilà, je vous remercie de m'avoir bien accueilli, et je vais vous présenter un résumé des tas de documents que je vous ai envoyés. Je ne vais pas tous les passer, évidemment, on n'a pas le temps, à moins que vous m'accordiez trois heures.

1425

Alors, ce que je vous présente ici, pour commencer, c'est une petite partie de ce que j'ai présenté ou déposé devant la Ville de Montréal dans leur plan et diagnostic de transport. Alors, effectivement, ce qu'on a pu savoir, c'est qu'entre Montréal et la Rive-Sud, si on parle des liens entre les deux rives, on parlait de 13.5 millions de camions pour alimenter l'île de Montréal. Et puis on voit que les industries qui génèrent le camionnage se trouvent surtout dans l'ouest de l'île de Montréal, soit 40 %.

1430

Alors, si on prend l'île de Montréal comme un grand navire qui fournit la région, un beau bateau comme le Queen Élisabeth que vous voyez là avec des passerelles d'alimentation, on voit très bien que Montréal est séparée de la Rive-Sud par ce qu'on appelle le fleuve Saint-

1435 Laurent et donc, est alimentée par des passerelles qui viennent de la Rive-Sud pour alimenter le grand bateau: la proue qui ferait le West-Island, l'*amidship* qui fait la partie centrale et la poupe dans Montréal-Est.

1440 On constate aussi, basé sur les autres analyses que vous avez en main, que 40 % du camionnage ou de l'industrie de livraison de marchandises, etc., se fait dans l'ouest de l'île de Montréal, donc qui indique l'importance de la passerelle, ce que j'appelle passerelle Mercier dans l'ouest, passerelle Champlain – Jacques-Cartier dans le milieu et Lafontaine dans l'est.

1445 Présentement, avec les projets de l'autoroute 30, on semble défavoriser le lien Mercier en disant: «Bien, l'autoroute 30, c'est pour desservir, pour aller dans l'ouest vers l'Ontario» tandis que, en effet, il faut comprendre que l'autoroute 30, c'est comme un convoyeur qui alimente toutes les passerelles qui alimentent l'île de Montréal.

1450 Je vous mentionne ça pour vous mettre en perspective de l'importance du pont Mercier qui génère, qui devrait théoriquement accommoder 40 % du camionnage. Je ne dis pas que ça le fait, c'est loin d'être là aujourd'hui, mais si on comprend les pressions de l'ouest de l'île de Montréal, ça pourrait atteindre ce pourcentage-là.

1455 Alors, pour venir terre à terre avec le projet de Jean-Leman, l'autoroute 30 qui nous concerne, il y a eu beaucoup d'ambiguïté dans les définitions de la terminologie. Grand transit, c'est quoi? Transit régional, c'est quoi? Trafic local, c'est quoi? On a lancé des définitions et des définitions écrites, qui sont écrites sur le tableau qui est un extrait du document du MTQ que, je crois, tout le monde reconnaît.

1460 Mais il faut comprendre que d'où vient la théorie du grand transit, c'est une étude faite par Roche Deluc, à la fin du siècle dernier pour l'an 2000, qui ont défini le grand transit comme étant tout simplement le trafic qui vient de l'Ontario pour aller vers l'est du Québec. Les points de référence étaient pris sur l'autoroute 20 et 40 où des chiffres ont été projetés en l'an 2000. C'était supposé être 7 800 véhicules qui auraient évité Montréal si la 30 était construite, pour être 11 300 en 2016, donc 12 800 en 2021 la date de référence d'aujourd'hui. Ce 12 800 correspond à ce qu'on appelle le grand transit sur les tableaux.

1470 Alors, donc, le grand transit, effectivement, c'est le trafic qui vient de l'ouest de l'Ontario, qui veut aller vers l'est du Québec, qui utiliserait cette autoroute 30, qui éviterait l'île de Montréal carrément. Et puis ça, c'est basé sur les études antérieures. Donc, la définition du trafic de grand transit, c'est l'échange dont l'origine-destination provient de l'Ontario ou ce secteur-là et qui vont vers l'est du Québec.

1475 Le trafic régional, c'est tous les autres échanges qui traversent la région, qui n'arrêtent pas dans la région. Et le trafic local, c'est tout le trafic qui rentre dans la région, pour simplifier les choses. Donc, ça évite tous les... et ces définitions sont basées sur les études réelles.

Alors si on parle de définition, là on veut savoir comment est-ce que le trafic est réparti. On parle toujours des trafics de transit, quel va vers le pont Mercier, quel va vers l'autoroute 30. Alors, on nous a donné un document, DA.29, qui disait: «Bon, voici, trafic local, régional et grand transit qui utiliseraient le lien Jean-Leman en 2021.»

1480

Mais si on prend, juste un calcul simple, que trois quarts de la circulation, qui représente 12 800 véhicules, serait du grand transit selon de 2 800 à 12 800, ça ferait 17 000 véhicules qui utiliseraient le tronçon Jean-Leman. Parce que trois quarts de 17 000, c'est 12 800. Alors, il y a une erreur de transposition de chiffres.

1485

Alors, là, je me suis fié aux toiles, j'appelle ça les toiles d'araignée, peut-être d'autres ont d'autres termes pour ça, pour essayer de décortiquer où va le trafic. Donc, en regardant les chiffres qui sont... c'est que le nord-ouest, ce que je prends pour prendre le pont Mercier, le trafic de transit qui prendrait le pont Mercier, c'est celui qui va vers le nord-ouest, ici, Laval et ouest de Montréal, donc 24 %. Et puis tout le reste resterait sur la Rive-Sud.

1490

Pour ceux qui vont en direction est, ça comprend le sud-ouest et ouest de Montréal. Mais remarquez que la flèche est mal placée, elle devrait être en haut et non en bas, parce que c'est sud-ouest et ouest de Montréal. Ça, ça vient de l'île de Montréal, sud-ouest et ouest A-30. Alors, on ajoute ces trois chiffres-là et on arrive à 33 %.

1495

Vous remarquerez aussi que la nomenclature des flèches n'est pas pareille. Sur cette carte, la flèche jaune est Vaudreuil-Dorion et, sur l'autre page, c'est le trafic qui va Châteauguay-Beauharnois. Alors, il y a une discontinuité dans la facilité de lecture des diagrammes.

1500

Mais par contre, en décortiquant les chiffres, on est arrivés en moyenne, les chiffres tableau moyennés, parce qu'on nous a dit que ces chiffres étaient juste une indication de tendance et non des... entre 6 h et 9 h, ça a été pris, mais c'est une orientation à savoir qu'est-ce qui était journalier sur les réseaux. Alors, vers le pont Mercier, il y a 28 % qui va vers le pont Mercier, 40 % qui va l'autoroute 30 vers Valleyfield et 31 % qui va vers Vaudreuil-Dorion, dont j'inclus 2 000 et 14 800 qui arrêtent à Vaudreuil-Dorion.

1505

Alors, ça, c'est pour définir les orientations des grandes lignes de trafic. Le concept du trafic dévié au pont Champlain, c'est qu'on nous avait montré une carte démontrant des tendances, etc. Mais ce que j'ai remarqué avec cette carte-là, c'est que dès l'ouverture de l'autoroute 30 entre la 15 et la 10, ça déviait 10 000 véhicules vers la 132, qui explique l'augmentation subite de deux plateaux qui étaient à 35 000 avant 96 et 45 000 après 98. C'est à cause de l'ouverture de ce tronçon d'autoroute-là donc qui indique qu'il y a une déviation vers le pont Mercier du pont Champlain.

1510

Alors, pour revenir à ces déviations, évidemment il faut comprendre qu'aujourd'hui, on

1515

comprend que le pont Champlain est saturé tandis que le pont Mercier semble avoir des réserves de capacité.

1520 Si on regarde la tendance démographique, il faut que je passe assez rapidement, c'est que dans les tendances démographiques, on dit que selon les statistiques de Transports Québec, le trafic local qui rentre dans la région est de 24 000 de l'ouest et 34 000 de l'est. Ça, c'est extrapolé de leur carte dans le document DA.5 et qui vient à la moyenne de 29 000.

1525 En 2021, ce montant va augmenter de 60 %, qu'il y aura 40 000 véhicules qui vont rentrer d'un côté et 50 000 de l'autre, une augmentation de 60 % qui augmente l'achalandage de 36 700 véhicules par jour qui rentrent dans le territoire. La population des quatre municipalités, j'ai validé, atteint son niveau stable, donc va pas augmenter.

1530 Donc, pour en revenir à ces chiffres-là, c'est que ça, ça constitue une grande augmentation de déplacements. Avec le déplacement vers Châteauguay et plus à l'ouest, on arrive à un chiffre totalisant 53 000 véhicules/déplacements par jour qui augmente par un trafic induit.

1535 Le trafic induit, c'est un trafic qui n'existe pas aujourd'hui, qui est induit avec un développement quelconque, incluant l'étalement urbain. 53 000 déplacements représentent près de 20 millions de déplacements par année à une moyenne de 25 km par déplacement. Ça fait 1.5 milliard de véhicules/kilomètres ajoutés, qui est 10 fois plus que le 50 millions que Transport Québec essaie de récupérer avec leur projet de l'autoroute 25.

1540 Alors, ceci indique que dans les prévisions, on ne peut pas prendre juste une courbe arbitraire pour les déplacements et pour l'augmentation de circulation.

1545 Pour revenir vers les déplacements. Donc, considérant que 21 000 véhicules vont de transit régional, il y a un chiffre de 21 000 grand transit qui vont vers Châteauguay, que ça, c'est une augmentation substantielle et que 12 000 quittent l'autoroute avant même d'atteindre le nouveau tronçon selon les statistiques, 25 % de 47 000, ça donne 25 000, c'est-à-dire que 12 % de 47 000 ça donne 12 000, que 25 % du trafic qui va vers l'ouest quitte l'autoroute avant même d'atteindre le nouveau tronçon vers l'est.

1550 Pour le pont Mercier, je vais m'en tenir à ce pont Mercier là, c'est que selon les projections du MTQ, on parle de 11 300 véhicules basé sur leur courbe tendancielle. Nous, on prévoit qu'à cause de l'achalandage, la saturation du pont Champlain, qu'il y aura une plus grosse déviation, que ce chiffre devrait être plutôt vers 22 000 au lieu du 13 000 véhicules qui est prévu par le MTQ.

1555 Je vous fais remarquer aussi que, il faut comprendre que le trafic vers le pont Mercier, selon les données du ministère, était à 35 000 aujourd'hui, il va augmenter à 54 000, selon les données du ministère, que cette réserve de capacité de 19 000 véhicules vers le pont Mercier

1560 est une situation idéale pour permettre d'absorber le grand du surplus de trafic de 14 000 véhicules qui va vers le pont Champlain aujourd'hui qui pourrait être dévié vers le pont Mercier, parce qu'ils sont rendus à saturation. Sur 15 ans, une augmentation de 14 000 ferait en sorte de moins que 1 % par année ou 1 000 véhicules par année.

1565 Nous, on a établi le lien vers le pont Mercier serait plutôt 22 000, au lieu du 13 500 prévu par le MTQ. Ça peut être entre les deux en quelque part. Mais ce que je vous dis, c'est qu'effectivement si le lien Jean-Leman est aussi important au point 1 sur la carte, le point de retour vers le pont Mercier est autant important parce qu'on parle d'un gros volume de trafic de transit.

1570 On va revenir: est-ce que c'est faisable de faire le lien vers le pont Mercier? Si on regarde les distances et le temps de parcours effectué sur le tronçon Jean-Leman, on remarque qu'entre le point C et A, c'est le même temps de parcours, 13 minutes de passer par C à B, l'échangeur de l'autoroute, et puis la distance est augmentée de 7 kilomètres. Le parcours par le boulevard urbain et autoroute 132 est de 9.3 kilomètres, tandis que le parcours autoroute est 16.2  
1575 kilomètres.

Je vais vous citer que j'ai modifié un peu les chiffres de temps de parcours entre C et B pour vous dire que c'est 5 minutes au lieu de 3 minutes, parce que c'est 4 kilomètres, il y a un feu de circulation et 90 à un bout. Et entre B et A, on ne peut pas franchir cette distance à une  
1580 moyenne de 105 kilomètres qui est une contravention de la vitesse maximale de 100 km/heure, qui exigerait des vitesses ponctuelles de 115 km/heure.

Alors, la distance à parcourir sur l'autoroute serait 8 minutes, serait la même. 8 minutes plus 5 minutes ferait 13 minutes. Donc, il n'y a pas d'économie de temps de parcours entre les  
1585 deux tracés avec les travaux du boulevard urbain, l'autoroute en construction à mi-chemin jusqu'à la rue Principale et ça fait en sorte que, quand on parle d'une économie de distance de 48 millions de véhicules/kilomètres par année, 6 kilomètres par 22 000 par 365 jours, ça donne 48 millions.

Dans un cas, des lettres ça de haut dans le journal: «grosse économie pour toute l'année de 50 millions véhicules/kilomètres» et dans un cas comme ici, le même 48 kilomètres, c'est  
1590 considéré juste comme un petit détour de 6 kilomètres.

Alors, ceci étant dit, pour le trafic en provenance ou destination du pont Mercier, à cause du manque de gain, je ne crois pas que les utilisateurs du pont Mercier vont utiliser le tronçon  
1595 Jean-Leman ni l'autoroute 30.

Basés sur ça, alors nous, pour arriver à nos considérations, considérant que la volonté du gouvernement, appuyé par le ministère des Transports, vise l'implantation du tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 pour rendre fonctionnel son choix; en considérant que le projet tracé



1600 nord répondait à l'époque à tous les critères de fonctionnement pour le raccordement de l'autoroute 30, partie est, tandis que l'option du tracé sud passé par décret n'était qu'un élément d'un projet fragmenté...

1605 Monsieur le président, il faut comprendre qu'on parle de cinq projets maintenant. On parle du projet tracé sud, le projet Jean-Leman, le lien entre B et C pour raccorder l'autoroute à l'entrée de Kahnawake, le boulevard urbain, 5 kilomètres de boulevard urbain jusqu'à la rue Principale, plus le tronçon de l'autoroute en construction pour 50 M\$, on parle de cinq projets au lieu de un projet.

1610 Donc, en considérant que l'essence même d'un projet d'autoroute est de répondre aux grandes demandes d'augmentation d'achalandage, je crois que dans ce cas ici, on remarque que, avec les correctifs faits sur le trafic local qui diminue considérablement, ce n'est plus 45 000, mais ce serait plus 32 000, que le trafic transit régional reste pareil, que le total utilisant le tracé sud serait de 29 000 au lieu de 49 000 selon nos projections, qui ferait que le tronçon Jean-Leman  
1615 serait seulement utilisé pour 17 100 véhicules au lieu du 28 700;

– en considérant que le terme transit a été mal fait depuis longtemps et que, selon le tableau du promoteur, seulement la moitié de l'achalandage prévu sur le lien Jean-Leman serait effectivement là;

1620 – en considérant que l'axe panquébécois, le lien pont Mercier, déviation du pont Champlain, n'a pas été évalué dans l'étude courante, parce qu'il y a beaucoup de camionnage qui ont origine ou destination West-Island, qui a été aussi recommandé dans le rapport de la Commission Nicolet que c'est une considération importante à prendre pour desservir Montréal;

1625 – en considérant que le lien Jean-Leman ne peut pas assurer un retour adéquat au pont Mercier à l'extrémité ouest, parce que ce n'est pas encore réglé le lien dans l'ouest, il n'y a pas de proposition sur la table encore, et que ce parcours prévoit des déviations assez importantes;

1630 – il est recommandé que l'analyse du tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 soit mise de côté tant et aussi longtemps que l'analyse de l'ensemble de l'autoroute 30, partie est entre Sainte-Catherine et Candiac, ne soit pas réévaluée dans son ensemble autant pour le tracé nord que le tracé sud, si le tracé sud doit être réalisé. Ce qui est indiqué sur la carte comme 1 et 2, ça s'est fait. J'ai déjà vu au sud de Paris, ça se fait, mais dans des conditions spéciales, qu'on ne  
1635 travaille pas la 132 et la 30 en même temps, qu'on organise que tout le trafic en sortant du pont Mercier soit forcé à aller sur la 30, tracé sud, à moins qu'il y ait une destination locale, une sortie locale pour prendre la 132 et pas un grand boulevard urbain et autoroute comme il indique maintenant.

1640 Et qu'une analyse soit faite utilisant les chiffres d'achalandage d'actualité autant pour le transit régional passant par le pont Mercier que celui continuant vers l'ouest via l'autoroute 30; et que l'évaluation de la projection de débits de circulation, autant au niveau du trafic local que le

1645 trafic régional, soit établie sur des vraies tendances de développement urbain durable en respectant les engagements des accords Kyoto, pas juste dire que la circulation va augmenter de 60 %, qui a effectivement poussé le BAPE a recommander la construction du premier tronçon vers l'ouest, c'était sur une projection d'augmentation, que les villes allaient augmenter de population de 60 % d'ici l'an 2001.

1650 Alors, je vais arrêter là-dessus parce que j'en ai beaucoup d'autre à dire, mais je vais laisser poser des questions.

**LE PRÉSIDENT :**

1655 Merci, monsieur Brisset.  
Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1660 Oui. Monsieur Brisset, c'est sûr qu'il y a beaucoup d'informations dans vos documents. Donc, il va falloir qu'on se penche d'une façon plus détaillée.

**M. PIERRE BRISSET :**

1665 Oui, oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1670 Mais peut-être une première question. Quand vous définissez votre grand transit, vous dites, en fait, que vous vous êtes inspiré de l'étude de Roche qui a été faite en 2000, 2001. Dites-moi quand quel contexte ça a été fait cette étude-là? Est-ce que c'était une étude commandée pour un besoin précis?

**M. PIERRE BRISSET :**

1675 Les études Roche que je réfère, c'est un document qui était dans le document de la DA.5 du rapport du BAPE 2002. C'est une étude commandée par le ministère des Transports parce que, pendant longtemps, il fallait qu'ils fassent des études, il fallait que quelqu'un fasse une étude pour déterminer l'achalandage de l'autoroute 30, grand transit.

1680 Et à l'époque, quand Roche a fait son étude, en 96 jusqu'en 2000, eux ont fait des prélèvements, des échantillonnages sur l'autoroute 40 et l'autoroute 20 menant vers Montréal. Il y avait des postes de contrôle de camionnage ou quoi ou d'autres postes de contrôle où ils faisaient des enquêtes aux utilisateurs: «Si l'autoroute 30 était complétée, est-ce que vous l'utiliserez pour contourner Montréal pour aller plus à l'est du Québec?»

1685            Alors, c'est sur ça que j'ai regardé les chiffres, puis ça concordait éventuellement au  
2 800 qui est toujours cité comme chiffre de grand transit dans tous les tableaux du ministère.  
Alors, c'est pour ça que j'arrive à la conclusion, que je pense que vous arrivez à la même, que  
quand on parle de grand transit, on parle que le trafic qui provient de l'Ontario qui veut aller plus à  
1690 l'est au Québec. Tous les autres transits, c'est du transit régional, que ça vienne de Valleyfield  
pour aller à Saint-Jean-sur-Richelieu, que ça vienne du West-Island pour aller aux États-Unis, etc.

                 Le grand transit, me référant au rapport de Roche et puis les rapports du ministère, le  
12 800 qu'on parle, c'est une projection du chiffre de Roche Deluc établi.

1695

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

                 Donc, tous les calculs que vous avez faits sont faits à partir des nouvelles définitions, si  
on veut, de ce qui est grand transit.

1700

**M. PIERRE BRISSET :**

                 C'est ça. Alors, j'ai établi une nouvelle définition sur les études pour dire: grand transit,  
ça veut dire les 12 800, ça réfère au transit qui part de l'Ontario pour aller vers l'est du Québec.

1705

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

                 Peut-être une autre question. En fait, dans vos recommandations dans le deuxième  
document que vous avez fourni...

1710

**M. PIERRE BRISSET :**

                 Oui, c'est ça.

1715

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

                 ... il y a des recommandations, vous en avez trois. La dernière, vous dites, bon, je vais  
vous la lire:

1720

*(...) l'évaluation de la projection de débits de circulation, autant au niveau du trafic local  
que le trafic régional, soit établie sur des vraies tendances de développement urbain durable en  
respectant les engagements des accords de Kyoto.*

1725

                 Expliquez-nous un peu qu'est-ce que vous entendez, quel genre de prévisions est-ce que  
ça devrait donner, en fait? Plus ou moins que...

**M. PIERRE BRISSET :**

1730 Oui. Écoutez, je ne peux pas dire moins, disons. Mais ce que j'ai essayé d'établir dans les chiffres que j'ai cités dans le dernier, quand je parle du trafic local, c'est le trafic qui rentre dans les quatre municipalités affectées, où c'est indiqué dans les rapports antérieurs que ça allait augmenter de 60 %.

1735 On me dit que, à part peut-être Candiac, il y a un projet de développement domiciliaire, que les Ville de Candiac, Delson et Sainte-Catherine ont atteint leur soi-disant limite de développement. Je ne dis pas qu'il n'y en aura pas, il y en aura, mais pas dans l'ordre de 60 %. Parce qu'il faut comprendre aussi qu'on parle d'une population vieillissante, et si on parle d'une augmentation d'achalandage, peut-être ça veut dire le doublement de la population. Parce que peut-être il y aura moins de monde qui vont prendre leur voiture, etc.

1740 Alors, c'est pour ça que quand je dis: «des vrais débits de circulation» comme j'ai établi dans mon dernier tableau ici, c'est de dire que le trafic local qui est établi à 29 000 aujourd'hui est à 29 000 depuis 15 ans. Parce que ce qui a fait augmenter l'achalandage sur la 132, c'est l'ouverture de l'autoroute 30 entre la 10 et la 15 quand le trafic a été dévié pour donner une  
1745 opportunité d'éviter le pont Champlain. Alors, le 29 000, si on vérifie sur 15 ans passés, peut-être ça s'est stabilisé depuis les derniers 15 ans. Alors, c'est pour ça que je dis, le trafic local ne va pas augmenter autant qu'on prévoit. Ça ne va pas augmenter de 60 % d'ici l'an 2021.

1750 Pour le transit régional, j'ai toujours maintenu le même chiffre de 34 500 qui était dans les tableaux du ministère, mais j'ai réparti un peu plus en suivant les tendances de dire qu'il y aura plus de trafic qui va aller vers le pont Mercier qu'aller vers Châteauguay. Parce qu'on dit que dans les prévisions du ministère, qu'il y aura douze... on parle de la grande autoroute de contournement qui se rend jusqu'à Vaudreuil-Dorion, mais qu'on dit que 12 000 ou le quart du trafic va quitter l'autoroute, je parle de trafic des 47 000 de transit, va quitter l'autoroute avant  
1755 même de passer Châteauguay, ne vont même pas se rendre au nouveau prolongement entre Châteauguay et Dorion.

1760 Alors, ça dit quelque chose, que peut-être à Châteauguay, il y a un plan caché qu'ils veulent faire aussi un grand développement domiciliaire. Alors, c'est pour ça que quand on parle de développement urbain durable, je ne suis pas contre le développement économique, etc., mais il faut faire attention de se fier sur une augmentation de population ou d'augmentation de construction domiciliaire non planifiée autour d'un plan durable d'aménagement urbain.

1765 Alors, c'est basé sur ça que je dis que quand on établit des vraies tendances, que j'ai essayé d'illustrer ici, c'est de dire que, oui, il y aura plus de transit régional, il y aura plus de trafic de transit, mais c'est plus un trafic dévié et non un trafic induit. Parce qu'un trafic induit, ça veut dire qu'on crée une population. Tandis qu'un trafic dévié, qui est supposé être le sens du projet de l'autoroute 30, c'est de dévier le trafic des ponts achalandés, tels que Champlain,

1770 Louis-Hippolyte-Lafontaine, et les ramener plus vers l'ouest pour aller au pôle économique qui existe déjà dans l'ouest de la Ville de Montréal. C'est une déviation du trafic et non une induction d'un nouveau trafic qui n'existe pas aujourd'hui.

Alors, c'est ça que je veux dire par développement urbain durable.

1775 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Brisset, est-ce que j'ai bien compris tantôt lorsque vous avez mentionné que le grand transit était strictement un transit provenant de l'Ontario vers l'est?

1780 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui.

1785 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il n'y a jamais de grand transit qui part de l'est, qui va vers l'Ontario.

**M. PIERRE BRISSET :**

1790 Non, non. Je parle de est-ouest. C'est les deux sens.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que de la manière que vous l'expliquez...

1795

**M. PIERRE BRISSET :**

Oui, oui. Non, non. Je veux dire Ontario sud-est, sud-est Ontario. Il faut comprendre c'est toujours dans les deux sens.

1800

**LE PRÉSIDENT :**

Je voulais juste m'assurer que j'avais bien compris.

1805 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui, oui, c'est toujours dans les deux sens.

**LE PRÉSIDENT :**

1810

Je vous remercie, monsieur Brisset.

**M. PIERRE BRISSET :**

J'espère que j'ai respecté mon temps alloué. Si j'ai dépassé, excusez-moi.

1815

**LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes tout excusé.

Municipalité de Saint-Philippe, s'il vous plaît. Bonsoir!

1820

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

Bonsoir!

1825

**LE PRÉSIDENT :**

Pour les besoins de la sténotypiste, est-ce que vous pourriez vous nommer à tour de rôle, parce que c'est important...

1830

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

Certainement.

1835

**LE PRÉSIDENT :**

... si jamais il y a quelqu'un d'autre qui prend la parole que vous, madame, ce serait important que madame Maisonneuve ait le nom de chacune des personnes, s'il vous plaît.

1840

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

Il n'y a aucun problème. Donc, je vais présenter aux gens ici présents l'équipe de rédaction du mémoire: donc, à ma droite, monsieur Gaétan Brosseau, maire de la Municipalité de Saint-Philippe; de même que monsieur Paul-Émile Tremblay à la droite de monsieur Brosseau, qui est fonctionnaire désigné à la municipalité; d'autre part, moi-même, Claudine Cormier, secrétaire trésorière adjointe.

1845

D'autre part, je tiens personnellement à m'excuser quant à la production du mémoire. On a eu malheureusement des problèmes d'ordinateur. Donc, je tiens à m'excuser relativement au délai et aux inconvénients qu'on a pu vous causer.

1850

**LE PRÉSIDENT :**

On comprend que, des fois, l'informatique n'est pas toujours à notre service.

1855 **Mme CLAUDINE CORMIER :**

Non, pas vraiment.

1860 Donc, la Municipalité de Saint-Philippe a décidé aujourd'hui de déposer un mémoire afin de permettre évidemment à la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de connaître la position de la municipalité quant au projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman touchant la Municipalité de Saint-Philippe et la Ville de Candiac.

1865 Il est important de noter que le projet de parachèvement de l'autoroute 30 par le ministère des Transports du Québec, je pense que la municipalité comprend que c'est quelque chose de très important. Cependant, il faut également prendre en compte qu'on ne doit pas faire un projet de parachèvement à n'importe quel prix.

1870 On a dû évidemment choisir un tracé. Donc, quand on a fait le choix du tracé, on s'est penchés sur plusieurs facteurs: la sécurité des habitants de la municipalité, ça, c'est un facteur qui, pour nous, est fort préoccupant, on va vous en faire la démonstration tout à l'heure; le développement résidentiel, le développement économique de la région; les facteurs environnementaux; de même qu'évidemment, on ne s'en cache pas, la protection du territoire agricole.

1875 La Municipalité de Saint-Philippe évidemment n'accepte pas le tracé qui est proposé par le ministère des Transports du Québec. Donc, on a décidé à la municipalité d'appuyer le tracé qui nous est proposé par la Ville de Candiac puisqu'on considère que pour nos citoyens, c'est un choix qui est beaucoup plus sensé et qui va dans une perspective de développement durable.

1885 Donc, c'est primordial pour la municipalité d'optimiser la qualité de vie de ses résidants, de même que, évidemment, le développement économique de la région. Et puis on pose la question suivante: comment c'est possible de croire qu'en demandant aux citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe de faire un détour de 2 kilomètres, on va augmenter leur qualité de vie, de même que leur sécurité?

Donc, monsieur Brosseau va vous présenter le mémoire qui a été préparé.

1890 **M. GAÉTAN BROSSEAU :**

Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

1895 Bonsoir, monsieur Brosseau.

**M. GAÉTAN BROSSEAU :**

1900 Monsieur le président, je tiens à vous remercier de m'avoir informé que les lumières étaient allumées sur ma voiture. J'aurais été obligé de coucher à Saint-Constant, quoique que j'aime bien Saint-Constant, mais j'aime bien Saint-Philippe aussi. Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

1905 De toute façon, je suis certain que monsieur Ashby vous aurait accueilli avec plaisir.

**M. GAÉTAN BROSSEAU :**

1910 Il me l'a déjà offert. J'aimerais vous présenter la Municipalité de Saint-Philippe. Vous avez à l'écran très bien une photo qui présente Saint-Philippe dans tout son territoire.

1915 Saint-Philippe, c'est une municipalité qui a été fondée en 1744. Aujourd'hui, Saint-Philippe a plus de 260 ans d'histoire, dont 160 ans de vie politique. La Municipalité de Saint-Philippe fait partie de la MRC de Roussillon, et ce, depuis 1982. Possédant le plus grand territoire des 11 municipalités locales de la MRC, document joint à la présente que vous avez à l'écran, elle représente également l'un des territoires les moins peuplés, soit 2.9 % de la population de la MRC de Roussillon.

1920 Le territoire de la Municipalité de Saint-Philippe est composé principalement de terres agricoles de très bonne qualité. Le territoire agricole représente donc plus de 92 % du territoire de la municipalité, ce, tel que démontré à l'annexe B du présent document. Quant au développement urbain, ce dernier est principalement développé autour de deux axes, soit la montée Monette de même que la route Édouard VII.

1925 Depuis sa fondation en 1744, la population de la municipalité a connu une croissance qu'il est possible de qualifier de lente. Aujourd'hui, la municipalité connaît un développement résidentiel fort important et représente un attrait plus beaucoup de jeunes familles et de jeunes professionnels.

1930 Depuis le dépôt de son dernier plan d'urbanisme en 1989, la Municipalité de Saint-Philippe adhère à un développement durable. Il est certes important de privilégier le développement économique, de même que la croissance de la population, mais toujours dans une perspective de développement durable pour l'avenir. *À Saint-Philippe, il faut savoir semer,* c'est notre logo.

1940 C'est donc suite à une analyse des tracés proposés par le ministère des Transports du Québec, de même que par la Ville de Candiac, que la Municipalité de Saint-Philippe a décidé d'appuyer le tracé Jean-Leman-Roussillon, ce, pour de multiples facteurs, document joint aux présentes, annexe C.



1945

Tout d'abord, il est important de bien saisir que le tracé proposé par le ministère des Transports du Québec représente pour les citoyens de Saint-Philippe d'énormes embûches qui seront fort difficiles à surmonter. Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 doit s'effectuer, mais certainement pas à n'importe quel prix. La fluidité de la circulation, de même que la sécurité des citoyens sont au coeur des préoccupations de nos élus municipaux.

1950

Le tracé proposé par le ministère des Transports ne permet aucunement de garder la continuité du rang Saint-André et du rang Saint-Joseph. Selon les arguments présentés par les représentants du ministère des Transports du Québec pour les citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe, il ne s'agit que d'un simple détour améliorant la qualité de vie des citoyens. Mais dans les faits, qu'en est-il?

1955

Le rang Saint-André représente une artère importante pour de nombreux citoyens de Saint-Philippe. Comment? Tout d'abord, le rang Saint-André est la voie de circulation qui fait le lien avec la montée Monette. Il devient alors important de se rappeler que cette artère est à la base du développement urbain de la Municipalité de Saint-Philippe.

1960

Pour les citoyens qui désirent se diriger vers le stationnement incitatif de l'Agence métropolitaine des transports, le rang Saint-André représente le lien routier le plus simple et le plus rapide. D'autre part, le rang Saint-André représente également une route de choix pour les citoyens de la municipalité qui désirent emprunter le quadrant sud-ouest de l'autoroute 15, de même que l'autoroute 132.

1965

Le tracé proposé par le ministère des Transports du Québec fait que plusieurs citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe se verront alors contraints de faire un détour approximativement de 2 kilomètres en passant par la nouvelle voie collectrice de même que par trois intersections de plus. Le ministère des Transports du Québec qui affirme vouloir améliorer la fluidité, la continuité, de même que la sécurité des citoyens, certainement pas pour les citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe.

1970

Comment est-il possible de croire qu'en ajoutant des lumières sur le réseau routier, de même que des arrêts obligatoires, des intersections, une voie collectrice, qu'on améliore la qualité de vie des citoyens? Tous ces moyens ne font qu'augmenter le risque d'accidents et de bouchons de circulation sur le réseau routier. Il y a donc une perte d'énergie immense pour les citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe.

1975

D'autre part, au plan de développement futur, le rang Saint-André représente une voie du réseau routier qui gagnera certainement en importance. Le développement résidentiel de la Municipalité de Saint-Philippe se fera dans les années à venir, principalement vers l'autoroute 15, de même que dans le secteur de la route Édouard VII. En négligeant la continuité du rang Saint-André, l'impact sur le bassin de la circulation ira certainement en grandissant.

1980

Un autre fait à ne pas négliger dans le cas qui nous occupe est le type d'échangeur

1985 proposé par le ministère des Transports. Encore une fois, comme dans le cas de plusieurs échangeurs sur le réseau routier de la Province de Québec, ce dernier va devenir désuet très rapidement. Pourquoi ne pas penser à long terme?

1990 Le tracé proposé par la Ville de Candiac représente donc pour les citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe le tracé qui assure la continuité du rang Saint-André. De plus, le tracé Jean-Leman-Roussillon adhère au facteur de développement durable. Il ne faut jamais perdre de vue que la population de Saint-Philippe augmente désormais, et ce, fort rapidement.

1995 Pour sa part, le rang Saint-Joseph Sud représente pour les citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe le lien direct avec l'échangeur Jean-Leman. Actuellement, les citoyens qui circulent sur le rang Saint-Joseph Sud sont fort nombreux. Il est nécessaire de ne jamais perdre de vue dans le cas de la Municipalité de Saint-Philippe que la population augmente rapidement, les bouchons de circulation également.

2000 Le tracé proposé par le ministère des Transports ne permet pas de garder la continuité du rang Saint-Joseph. Encore une fois, on demande aux citoyens de faire de nombreux détours. On propose même un échangeur semblable à celui que l'on retrouve à l'intersection de la 30 et du boulevard Cousineau en la Ville de Longueuil, arrondissement Saint-Hubert.

2005 Avez-vous déjà utilisé l'échangeur 30, boulevard Cousineau? C'est tout simplement infernal, congestion, accidents. Les intersections sont non conviviales et non sécuritaires. Les manoeuvres automobiles à effectuer sont fort dangereuses et complexes. Pourtant, c'est ce qu'on propose aux citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe.

2010 Donc, plus de détours, plus de bouchons, des feux de circulation, des changements de voie. Où est la sécurité des citoyens? Où est la fluidité du réseau routier? Le tracé proposé par le ministère des Transports diminue la sécurité des automobilistes, augmente par le fait même les risques d'accidents.

2015 Le tracé Jean-Leman-Roussillon permet donc dans le cas du rang Saint-Joseph Sud d'assurer la continuité du réseau routier actuel. Donc, moins de détour, moins d'accidents, un tracé plus convivial et beaucoup plus adapté aux besoins de la Municipalité de Saint-Philippe.

2020 D'autre part, il est important de considérer un facteur non négligeable, soit la qualité de l'air. Plus la circulation est fluide, plus on protège la qualité de l'air.

En plus de la sécurité des citoyens sur le réseau routier, il est également important de considérer la sécurité de ces derniers relativement au Service d'incendie, des premiers répondants de la Régie intermunicipale de police Roussillon, du Service ambulancier.

2025 Si l'on prend, par exemple, le Service des incendies, il existe dans le cas de la MRC de Roussillon une grande collaboration entre diverses villes et municipalités. Il est fréquent que le

Service des incendies Saint-Philippe – Saint-Mathieu se joigne aux autres villes et municipalités afin de combattre des incendies. Il devient alors important de garder la continuité du réseau routier existant. La continuité du rang Saint-André et du rang Saint-Joseph est donc fort importante.

2030

Dans le cas de tous les services essentiels, un simple détour peut signifier la perte de biens, mais principalement la perte de vie. Ce n'est certainement pas un fait non négligeable. Un simple détour de 2 kilomètres peut causer la perte d'une vie. C'est ce que signifie pour les citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe la discontinuité du rang Saint-Joseph et du rang Saint-André. Il est donc primordial pour la sécurité des citoyens de garder la continuité du rang Saint-Joseph et du rang Saint-André.

2035

La Municipalité de Saint-Philippe s'est également penchée sur l'aspect de la perte des terres agricoles quant au choix du tracé du projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre la Municipalité de Saint-Philippe et la Ville de Candiac.

2040

Encore une fois, la Municipalité de Saint-Philippe a maintenu sa décision d'appuyer le tracé proposé par la Ville de Candiac. Pourquoi? Tout simplement parce que le tracé Jean-Leman-Roussillon répond à un développement durable et à une vision à long terme. Il devient alors nécessaire d'optimiser les terres agricoles, de même que le développement de l'industrie bioalimentaire.

2045

L'agriculture est au coeur des préoccupations des élus municipaux. Cependant, cette dernière doit se développer dans une perspective de développement durable. De plus, pour la Municipalité de Saint-Philippe, le maintien du lien Jean-Leman avec le rang Saint-André représente un avantage certain pour la circulation des machineries agricoles, de même que pour l'accès aux produits d'agriculture, l'industrie bioalimentaire, donc une place de choix dans le développement de la Municipalité de Saint-Philippe.

2050

Relativement au développement économique de la région, l'orientation privilégiée par la MRC de Roussillon, soit le concept d'une plate-forme logistique intermodale, convient parfaitement au principe de développement durable suivi par la Municipalité de Saint-Philippe. L'aménagement de notre territoire est un facteur primordial à considérer quant au développement économique.

2055

Le concept de la plate-forme logistique intermodale a reçu l'aval des élus municipaux de la région. Le tracé proposé par la Ville de Candiac s'insère donc dans la vision régionale de développement économique de la MRC de Roussillon. Le maintien du réseau routier local est donc important au plan du développement économique de la région. Le tracé Jean-Leman-Roussillon répond donc à ce facteur.

2060

2065

En conclusion, les citoyens de la Municipalité de Saint-Philippe sont donc les grands oubliés du tracé proposé par le ministère des Transports. En assurant d'aucune façon la

2070 continuité du rang Saint-André et le rang Saint-Joseph, ces derniers se trouveront enclavés et se verront confrontés à un réseau routier fort peu accueillant avec de nombreuses intersections et des bouchons de circulation.

2075 Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 est fort important pour le réseau routier actuel. Cependant, ce projet ne doit pas être réalisé à n'importe quel prix. La protection du territoire agricole est certes un facteur important à considérer dans le choix d'un tracé. Cependant, d'autres facteurs tout aussi importants doivent également être pris en considération, soit: la sécurité, le développement économique, le développement résidentiel, de même que le développement durable.

2080 La population de la Municipalité de Saint-Philippe grandit. Les besoins d'un réseau routier adéquat sont bien présents. Lorsqu'on pense à un développement durable dans une perspective d'avenir, le tracé proposé par la Ville de Candiac représente donc pour les citoyens le tracé optimal, le tracé à choisir.

2085 *À Saint-Philippe, il faut savoir semer, ce, dans une perspective de développement durable.*

**LE PRÉSIDENT :**

2090 À la page 7 de votre mémoire, vous indiquez:

*Tous ces moyens ne font qu'augmenter les risques d'accidents et les bouchons de circulation sur le réseau routier.*

2095 Est-ce que vous pourriez me dire quel est le débit de circulation sur le rang Saint-André de façon journalière?

**M. PAUL-ÉMILE TREMBLAY :**

2100 Monsieur le président, malheureusement, on n'a pas eu le temps de réaliser les études nécessaires à l'appui de cette remarque. On se proposait de le faire, mais le temps a manqué.

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

2105 D'autre part, monsieur le commissaire, je sais qu'il y en a eu des études qui ont été réalisées. Parce qu'actuellement, sur le rang Saint-André, il y en a un appareil pour compter les véhicules. On m'en a informée et puis on pensait même que c'était moi qui avais donné le mandat pour que... il faudrait demander au ministère des Transports si c'est eux qui ont fait la demande de comptage routier.

2110 D'autre part, je tiens également à vous mentionner, pour le rang Saint-Joseph, où il y a beaucoup plus de circulation, il n'y en a pas eu, je pense, d'étude relativement au débit de la circulation à ce...

**LE PRÉSIDENT :**

2115 Donc, vous n'êtes pas en mesure, ce soir, de donner des indications.

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

2120 Malheureusement non.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

2125 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je voudrais savoir, pour la question de la continuité du rang Saint-André à Jean-Leman, il a été question à un moment donné, on a posé la question durant la première partie d'audience de la possibilité de faire un viaduc.

2130 Est-ce que c'est quelque chose qui rendrait le tracé du ministère plus acceptable s'il y avait cet ajout, ce viaduc qui permettrait une continuité?

2135 **M. GAÉTAN BROSSEAU :**

Quand vous parlez du rang Saint-André, c'est évident que s'il y a un viaduc... sur le projet de la Ville de Candiac, il y a un viaduc qui assure la continuité du rang Saint-André et l'accès facile à la gare du train de banlieue et aussi à l'intersection sur le boulevard Jean-Leman. Le trafic se fait très, très facilement.

2140 Mais si le projet du ministère des Transports est choisi, Saint-André va être bloqué. Ça ne sera pas un cul-de-sac, mais il va être dévié pour rejoindre Saint-Joseph Sud.

2145 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ma question, est-ce que si jamais, supposons que c'était possible de faire juste cette modification-là au tracé du ministère, est-ce qu'il serait plus acceptable à ce moment-là ou si c'est vraiment le tracé de Candiac qui devient à tout prix votre option?

2150

**M. GAÉTAN BROSSEAU :**

2155            Suivant les études qu'on a faites, le tracé de Candiac représente plus d'avantages pour la  
Municipalité de Saint-Philippe. Nous autres, on parle au point de vue de la Municipalité de Saint-  
Philippe, là. C'est strictement les besoins locaux qui ont été analysés et c'est avec ça que nous  
avons préparé notre mémoire.

**LE PRÉSIDENT :**

2160            Monsieur Brosseau, pourriez-vous nous expliquer quels seraient les impacts pour la  
municipalité si le tracé proposé par le MTQ était retenu?

**M. GAÉTAN BROSSEAU :**

2165            Moi, je n'ai pas...

**M. PAUL-ÉMILE TREMBLAY :**

2170            Il faut tout le temps revenir au niveau de la communication. C'est qu'actuellement, la  
Municipalité de Saint-Philippe, la seule communication qu'on a principalement, c'est Saint-Joseph  
Sud, au moment où on se parle, et Saint-André. Si on coupe l'un des deux, bien, on enlève une  
partie importante de communication pour les citoyens de Saint-Philippe. C'est dans ce sens-là.

2175            Puis quand on propose de ramener Saint-André et Saint-Joseph Sud dans une seule et  
unique communication, à ce moment-là, ce qu'on explique, c'est que ça augmente les  
intersections, ça augmente les arrêts, les manoeuvres de virage à gauche ou à droite pour se  
rendre à Jean-Leman. Parce qu'on n'a pas de toute façon accès à l'autoroute directement. Il faut  
tout le temps passer dans l'autre municipalité pour avoir accès au réseau routier important.

2180            **LE PRÉSIDENT :**

              Donc, finalement, les seuls impacts pour votre municipalité, si le tracé du MTQ était  
retenu, auraient trait à la communication.

2185            **M. PAUL-ÉMILE TREMBLAY :**

              Absolument. Puis aussi, nécessairement la qualité des citoyens au niveau du  
déplacement.

2190            **LE PRÉSIDENT :**

              D'accord, merci.

Est-ce que vous avez d'autres questions, monsieur Dériger?

2195 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui. J'aurais peut-être une demande à vous faire. Dans votre mémoire, j'ai remarqué que vous aviez fourni le plan de zonage. Je pense que c'est une bonne chose qu'on ait ce document-là.

2200

Est-ce que ce serait possible pour vous d'ajouter, soit sur cette carte-là ou sur une autre, votre périmètre urbain, soit sur cette carte-là ou soit une carte différente?

2205

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

Je pense que oui.

2210

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ce serait possible, oui?

2215

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

Oui, on pourrait vous fournir copie du périmètre urbain.

2220

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Brosseau, j'ai encore une autre question ou peut-être quelques-unes encore. À la page 9 et 10, vous dites que:

2225

*L'agriculture est au coeur des préoccupations de nos élus municipaux.*

Expliquez-moi comment l'agriculture doit se développer dans une perspective de développement durable.

2230

**M. GAÉTAN BROSSEAU :**

Je vais laisser répondre le monsieur qui s'occupe du développement chez nous, monsieur Tremblay.

2235 **M. PAUL-ÉMILE TREMBLAY :**

Bon, c'est que l'agriculture, c'est sûr, occupe une place importante sur notre territoire, c'est bien évident. Mais la croissance urbaine, par contre, aussi doit avoir sa place dans un développement durable. Et il ne suffit pas d'amener des interdicts total, mais il s'agit d'essayer  
2240 d'établir des consensus de façon à ce que le développement soit durable pour l'un et pour l'autre.

Si on coupe l'agriculture, c'est évident qu'on coupe un intérêt à notre territoire. D'un autre point de vue, si on coupe tout développement urbain, ça affecte les citoyens, ça affecte la qualité de vie, ça affecte l'économie de la région aussi et du secteur.

2245

**LE PRÉSIDENT :**

Mais comment le fait de ne pas faire le développement urbain vient affecter la qualité de vie des citoyens?

2250

**M. PAUL-ÉMILE TREMBLAY :**

Parce que l'activité économique s'en va en déperissant. Parce que veux, veux pas, ça prend un milieu urbain, et autour se greffent les terres agricoles, la région rurale.

2255

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Il y a une chose aussi. Dans l'étude d'impact, il a été mentionné que votre municipalité comptait prolonger la butte antibruit.

2260

Est-ce que les coûts de la butte antibruit sont défrayés à 100 % par le ministère ou sont défrayés par la municipalité à 100 %, ou sont défrayés à 50 % ou à 75 %-25 %? Parce que j'aimerais ça savoir, moi, qui va payer.

2265 **M. PAUL-ÉMILE TREMBLAY :**

Si vous permettez, actuellement, ce n'est pas un aspect qui avait été discuté sur le plan économie, mais à la base, Saint-Philippe prévoyait faire le monticule antibruit entièrement à sa charge au départ.

2270

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Merci, monsieur Brosseau. Merci, madame. Merci, monsieur.

2275 **M. GAÉTAN BROSSEAU :**

Merci.



**LE PRÉSIDENT :**

2280 Monsieur Laurent Pellerin, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Pellerin.

**M. LAURENT PELLERIN :**

2285 Bonsoir, monsieur Lafond, monsieur Dériger.

Je m'adresse à vous ce soir en tant que président de l'Union des producteurs agricoles, bien sûr, mais aussi en tant que président de la Coalition sur la protection du territoire agricole.

2290 Et le mémoire qu'on vous a remis porte la signature de l'UPA en titre, mais aussi de plusieurs milliers de signataires de cette coalition et particulièrement des groupes assez connus au Québec comme la FTQ, la CSQ, la CSN, les organisations de transporteurs, les camionneurs, l'Association des camionneurs, l'Ordre des agronomes aussi du Québec, qui est un membre important de la coalition, de même que plusieurs groupes environnementaux, l'Union québécoise pour la conservation de la nature, la Fondation québécoise en environnement, Équiterre, 2295 Greenpeace, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Coopérative fédérée et, enfin, beaucoup d'autres signataires collectifs, mais individuels aussi.

2300 Dans ce mémoire qu'on vous a transmis, je pense qu'il exprime foncièrement notre préoccupation par rapport au projet de développement de l'autoroute 30.

Vous avez le mémoire. Je ne le lirai pas. Je vais plutôt l'agrémenter de quelques commentaires.

2305 Après de multiples démarches sur le dossier de l'autoroute 30, et ça date d'une bonne trentaine d'années avec tous les tronçons qu'on a connus, on arrive à une période ou à un moment où il y avait un choix qui était fait d'un tracé nord qu'on privilégiait parce qu'il était une alternative intéressante à la destruction d'un territoire agricole plus au sud.

2310 À la suite de multiples rencontres avec les décideurs politiques, il ne reste toujours qu'un argument à leur éventail d'arguments. À la fin, quand on a fini de jaser avec eux autres, il n'en reste qu'un seul, que ce soit le ministre des Affaires municipales de l'époque, monsieur Fournier, l'actuel ministre, le député régional, le ministre des Transports et même le premier ministre, il ne reste qu'un argument: «Que voulez-vous qu'on y fasse, monsieur Pellerin? On a fait une promesse électorale de le passer là et c'est un engagement électorale.»

2315 Moi, je suis tout à fait conscient qu'il est correct pour un politicien de prendre des engagements électoraux, sauf que le lendemain qu'on est élu et qu'on n'a pas juste notre comté à administrer, mais on a le Québec au complet à administrer, je pense qu'il doit avoir quelqu'un qui a une vue d'ensemble sur le Québec. Et dans ce dossier, je pense que la vue d'ensemble 2320 manque.

C'est pour ça que ça me fait extrêmement plaisir d'être devant la commission du BAPE ce soir pour exprimer notre point de vue. Dans le fond, on a une chance. C'est qu'on a au Québec des organisations qui sont au-dessus des intérêts politiques et qui doivent faire, si vous voulez, la balance un peu plus scientifique que des arguments qui sont utilisés sur le terrain.

2325

Et vous êtes de ce groupe-là d'institutions québécoises qui ont le devoir de regarder les tenants et aboutissants des projets et, je vous dirais, de soulager les politiciens des engagements politiques qu'ils ont pu prendre en donnant les arguments qui font en sorte que telle ou telle chose ne peut pas se réaliser dans le contexte des lois québécoises.

2330

La Commission de protection du territoire agricole est une autre organisation du même type qui, à l'occasion, fournit des avis qui sont au-delà des préoccupations partisanes ou électoralistes locales.

2335

Pourquoi le BAPE doit regarder ce projet-là, dans le fond, avec la préoccupation de l'intérêt supérieur du Québec? Parce que c'est le seul organisme qui peut ramener les gens à leur table de travail et de refaire leurs devoirs, plusieurs raisons. D'abord, vous avez, par votre nom «audiences publiques sur l'environnement», une mission fondamentale environnementale à assumer.

2340

J'ai toujours été curieux de voir les réactions du Bureau des audiences publiques sur l'environnement, les nombreuses commissions que j'ai suivies, auxquelles j'ai participé, se préoccuper au plus haut point, et c'était correct aussi, de la contamination de l'eau, de la contamination des sols agricoles et de se prononcer sur toutes sortes de questions de cette nature-là, mais curieusement assez muets quand on arrive sur l'asphaltage des sols agricoles.

2345

On n'entend plus un mot du Bureau d'audiences publiques, du BAPE, comme s'il était moins pire d'asphalter ou de cimenter un sol ad vitam aeternam irrécupérable pour d'autres fins que la circulation, mais qu'il était plus grave de le surfertiliser ou d'avoir d'autres pratiques. C'est un peu surprenant.

2350

Dans le fond, l'intérêt supérieur environnemental inciterait à penser que de gaspiller des sols agricoles, ce n'est pas de nature développement durable. Plus, exposer des sols à un asphaltage systématique... vous savez, quand on construit une autoroute, c'est partout vrai dans le monde, chaque côté de l'autoroute, le développement urbain, résidentiel, commercial, industriel vient s'approprier ces sols-là. Ils sont extrêmement convoités.

2355

Alors, de dire dans le projet actuel que ce n'est que quelques dizaines d'hectares qui devront être cédés pour le passage d'une autoroute, c'est, je pense, manquer de cette vision d'ensemble là de la préoccupation que le BAPE devrait avoir.

2360

Effectivement, les sols qui sont enclavés sont des sols risqués. Je pense que les gens

2365 qui sont passés juste avant moi l'ont bien illustré; ils n'attendent que ça pour l'appétit du développeur. Alors, de penser aux seuls hectares mis en jeu sous l'autoroute, je pense que c'est manquer une partie importante de la vue qu'on doit avoir sur des projets de ce type-là.

2370 L'autre chose qui est, je pense, de votre responsabilité au BAPE, c'est de regarder l'ensemble des projets, comme je le disais tantôt, dans leur aspect. Même si l'autoroute 30 est déjà beaucoup réalisée, ce qu'il reste à réaliser, j'appelle ça un ensemble d'un projet. De façon habile ou par mégarde ou par erreur, on a présenté le projet actuel dans un morcellement. Tantôt, quelqu'un disait cinq morceaux différents, mais il y en a, à tout le moins dans sa partie sud proposée par le ministère des Transports, au moins deux morceaux.

2375 Et le sujet sur lequel vous voulez qu'on se prononce ce soir, c'est le tronçon Jean-Leman/autoroute 30, et on ne peut pas, personne peut ne parler que de ce tronçon-là. Dans le fond, ce tronçon-là, il existe ou il existerait que parce qu'il y a un tronçon ou une option sud entre la 15 et le parachèvement de la 30. Sinon, le tronçon Jean-Leman n'existe pas. Pourquoi on ferait des audiences publiques juste sur ce tronçon-là?

2380 Nous pensons qu'il faut réexaminer, si c'était le choix du BAPE ou du gouvernement, l'ensemble du projet si le tracé sud était retenu définitivement, dans le fond si on y commence des travaux, pour le regarder avec le tronçon Jean-Leman inclus. Et à ce moment-là, peut-être qu'on aurait les coûts réels.

2385 Ce soir, je me suis en venu ici et j'ai constaté que les, j'avais lu les journaux aussi ce matin, j'ai constaté que les deux arguments utilisés par le ministère des Transports dans ses récentes présentations pour disarter le projet nord, c'était des coûts plus élevés pour le projet nord et une difficulté épouvantable lors de la construction, ça chambarderait tout le trafic local au moment de la construction.

2390 Je suis arrivé à l'heure du trafic pas mal ce soir. J'ai rentré dans Saint-Constant comme jamais j'étais rentré dans Saint-Constant. Mais je peux dire que les gens du ministère des Transports, s'il y a des choses qu'ils font bien, celle-là, c'en est une. On rentre sur le boulevard comme on n'a jamais rentré, avec grande facilité. Pourtant, il y a des travaux de viaduc et de pont qui sont en cours de route puis on ne s'en aperçoit à peu près pas.

2395 Donc, la construction du tronçon nord était possible sur l'angle d'arrêter de faire peur au monde, de dire que ça va tout chambarder pendant les travaux. C'est possible de le faire; on le fait pour 2 kilomètres maintenant.

2400 L'autre argument – et c'est les journaux qui nous rapportaient ce matin – c'est que le tracé sud était moins dispendieux. Bien, le tracé sud, quand on y ajoute le tronçon Jean-Leman, quand on y rajoute les coûts supplémentaires de viaduc qui ne sont pas connus maintenant, mais qui viendront un jour, un jour ce sera Saint-Pierre boulevard qui veut se raccorder à l'autoroute 30, 2405 un jour ce sera la Municipalité de Saint-Philippe qui voudra son

viaduc, un jour ce sera un autre, les coûts totaux du tronçon sud sont sous-estimés encore aujourd'hui, même s'ils sont rendus de l'ordre de 318 à 338 M\$ comparativement à 250 M\$ pour le tronçon nord.

2410 Je ne vois pas très bien qu'est-ce qu'il reste d'argument en faveur du tronçon sud, d'autant plus que, dans la région de Montréal, plusieurs l'ont dit ce soir, ce sont les meilleurs sols du Québec.

2415 Je sais que dans d'autres dossiers, vous avez été amenés à regarder la pérennité des milieux humides au Québec, et tout le monde est bien nerveux sur la disparition des milieux humides et le BAPE en a étudié plusieurs de ces cas-là.

2420 Et en fouillant les textes et en participant à une annonce conjointe avec le ministère de l'Environnement dans les abords du lac Champlain, j'ai pu constater qu'au Québec, il y a 10 % du territoire québécois qui est en milieu humide. Alors, c'est extrêmement important de protéger ces milieux humides, il n'y a que 10 % du territoire québécois qui est en milieu humide. Ça ne fait pas de doute dans l'opinion de personne ou dans l'esprit de personne qu'il faut bien protéger ces terres-là.

2425 Mais qu'en est-il du 2 % du territoire québécois qui est en sol agricole propice à l'agriculture? S'il faut protéger un 10 % en milieu humide, je pense qu'il faut surprotéger un 2 % du territoire pour des fins agricoles.

2430 À chaque année, c'est des dizaines de milliers d'hectares qui font l'envie du développement à Montréal, autour de Montréal dans la couronne sud, dans la couronne nord. Et maintenant, on est rendus avec Sainte-Julie et d'autres municipalités communes qu'on a entendues ce soir, avec des appétits pour une deuxième couronne autour de la première, au sud et au nord, pour le développement domiciliaire avec l'impact que ça peut avoir sur le transport.

2435 La préoccupation que le BAPE avait quand il a fait les audiences sur le tronçon sud à l'époque n'a pas tenu compte de réalités qui existent aujourd'hui. Les réalités sont extrêmement différentes, ne serait-ce que l'augmentation extrêmement rapide du prix du pétrole. Je pense que la considération du BAPE par rapport à l'émission des gaz à effet de serre, mais aussi par rapport aux coûts pour le fonctionnement d'une autoroute sur laquelle on nous demandera plus de kilométrage, est sûrement une préoccupation qui devrait être à l'agenda aujourd'hui de façon plus importante qu'elle l'était en 2002.

2445 La *Loi de protection du territoire agricole*, la commission s'est prononcée deux fois sur le sujet de l'autoroute 30 dans la partie qui nous concerne, Jean-Leman et le tronçon sud, et à chaque fois la commission a été assez rébarbative à l'idée de saccager des terres supplémentaires dans une région où les sols sont d'extrême haute qualité. Elle proposait d'ailleurs le tracé nord.

2450 J'imagine que sur le tracé Jean-Leman/30, il faudra aussi avoir un avis de la Commission de protection du territoire agricole et je soupçonne les mêmes conclusions que sur les analyses précédentes qu'elle a faites, donc pas un support très, très grand. Et pourquoi? Pour une raison majeure, il existe une solution de moindre impact. Et la loi est très claire, quand il y a une solution de moindre impact qui existe, c'est pour ainsi dire fatal à la demande et la solution de moindre impact doit être réalisée.

2455 Le domaine agricole ou le secteur agricole dans la région de Montréal a déjà suffisamment donné pour l'autoroute 30, au-delà de 1 000 hectares de terre qui ont été soit dézonés directement pour la construction, qui ont été enclavés et, pour une grande partie de ce territoire-là, qui ont déjà été développés à d'autres fins que l'agriculture, même si à l'époque on disait que c'était qu'une autoroute qui passait dans le secteur agricole et qu'il n'y aurait pas de développement.

2460 Alors, ce que vous demandez ou ce que votre décision risque de demander si on maintient le choix du sud en rajoutant la portion Jean-Leman, c'est encore une fois une ponction extrêmement importante sur des sols de très haute qualité dans la région de la Communauté métropolitaine de Montréal.

2465 Juste dans la dernière année, autour de Montréal, c'est 4 400 hectares supplémentaires qui ont été dézonés. Tous les acteurs, et je ne connais personne qui a dit le contraire, à partir de la Ville de Longueuil où je siège sur le Conseil de développement économique, à aller jusqu'au maire de Montréal, Laval, les politiciens, tout le monde, ils ont un seul consensus sur l'autoroute 30: c'est que ça doit se faire vite. La route doit se construire vite. Ça a assez duré. Ça fait 30 ans que ça dure. Et la meilleure solution pour la construire vite, c'est l'option nord, d'autant plus qu'il répond aux préoccupations que je vous ai dit tantôt.

2475 On est allés un petit peu plus loin, la coalition dans les derniers mois, avec une firme professionnelle, la firme SOM, on a questionné la population sur ce qui était leur souhait. 98 % des citoyens interrogés s'attendent à ce qu'on protège les terres agricoles, pas qu'on les dilapide. Une grande majorité dans cette enquête-là, 65 %, les veulent mieux protégées qu'aujourd'hui. Le signal qu'on leur enverrait en amputant un tronçon supplémentaire de la 30 dans les terres agricoles, c'est qu'on les protège moins. Pourtant, 65 % disent qu'elles ne sont pas assez protégées aujourd'hui, qu'il faudrait les protéger encore plus.

2480 Et quand on leur demande de choisir entre la zone urbaine ou agricole pour la construction d'une nouvelle autoroute, 9 Québécois sur 10 privilégient la première option, c'est-à-dire de bâtir dans les zones où il y a déjà des choix alternatifs qu'on peut faire, l'option agricole étant toujours la dernière option quand il n'y a pas d'autres options qui sont disponibles.

2485 C'est, à notre avis, les quelques principes sur lesquels on devrait se baser pour rendre une décision ou des commentaires sur le tronçon qui est sous étude aujourd'hui, l'échangeur

2490 Jean-Leman jusqu'à l'autoroute 30, en gardant en tête les quelques commentaires que je vous ai faits.

2495 Je ne répéterai pas la partie de l'importance du secteur agricole et agroalimentaire. Plusieurs l'ont illustré avant moi sur les chiffres d'affaires qu'il y a dans cette région ici, le nombre de producteurs touchés, le morcellement que ça fait dans ces entreprises-là, qui vont en faire des entreprises beaucoup moins viables et, dans certains cas, plus viables du tout après le passage de cette portion d'autoroute là. Vous savez qu'une terre morcelée...

2500 On n'a pas posé la question tantôt: c'est quoi la vision du développement de l'agriculture? C'est sûrement dans le domaine des céréales et c'est un secteur de céréales assez développé ici, le secteur de producteurs maraîchers. C'est à la consolidation des lots pour faire des unités de production plus rentables, ce n'est pas au morcellement des unités que l'avenir de l'agriculture est voué.

2505 Nombre d'emplois, chiffres d'affaires, je ne vous répéterai pas ça non plus, ça a été dit ce soir. Dans la région ici, c'est un des secteurs les plus actifs, le secteur agricole, et il ne faut pas le protéger seulement contre la dilapidation pour la construction de l'autoroute, mais il faut des fois se protéger nous autres même. Les gens qui travaillent dans le monde municipal, les élus municipaux ont beaucoup de tentations des fois à développer dans la zone agricole, mais il faut quasiment se protéger contre nous autres même des tentations que ça peut donner.

2510 Vous savez, un producteur qui a des terres le long d'une autoroute, ça peut être tentant de vendre ces terres-là à d'autres fins que l'agriculture. Surtout qu'il y a des périodes qui sont difficiles des fois en agriculture. Alors, il faut mettre en place des mécanismes de protection et la Commission de protection du territoire agricole en est un bon mécanisme de protection des terres.

2515 Si on veut penser aux générations futures pour en faire du développement durable, il faut penser à conserver ce minime 2 % du territoire agricole québécois; sinon, on sera exposés à acheter notre stock d'ailleurs.

2520 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Pellerin.

Monsieur Dériger.

2525 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Pellerin, j'aurais une demande à vous faire. Vous avez parlé d'une étude faite par SOM. Est-ce que cette étude-là est disponible? Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de cette étude?

2530

**M. LAURENT PELLERIN :**

Oui.

2535 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On apprécierait beaucoup si vous pouviez nous déposer ce document-là.

**M. LAURENT PELLERIN :**

2540

Je pense que les gens ici, localement, en ont déjà une copie. Mais je vais prendre en note et je vais m'arranger pour vous en faire parvenir une copie.

**LE PRÉSIDENT :**

2545

La faire parvenir à la commission. Je vous remercie, monsieur Pellerin, c'était très clair votre exposé. Merci.

**M. LAURENT PELLERIN :**

2550

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2555

Développements urbains Candiac, s'il vous plaît. Bonsoir.

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Monsieur le président, monsieur le commissaire...

2560

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez vous nommer, s'il vous plaît, pour la transcription.

2565 **M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Oui. Mon nom est Bruno Pineau Valencienne.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

2570

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie, monsieur Pineau Valencienne. Dans votre mémoire, vous dites que

vous avez vendu des terrains à Wonderworks?

2575

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Absolument, tout à fait.

2580

**LE PRÉSIDENT :**

Et quelle est la superficie totale des terrains vendus à Wonderworks?

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2585

C'était environ 1 million de pieds carrés, entre 1 million et 1½ million de pieds carrés.

**LE PRÉSIDENT :**

2590

Dans votre mémoire, vous mentionnez également que vous prévoyez entreprendre la construction de la première phase de votre projet de développement en bordure du boulevard Jean-Leman dès octobre 2005.

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2595

Tout à fait. D'ailleurs, nous attendons effectivement d'ici quelques jours l'autorisation du ministère de l'Environnement pour pouvoir entreprendre les travaux d'infrastructure. À date, nous avons pratiquement vendu sur plan la plupart de nos terrains dans la première phase à des constructeurs.

2600

Donc, je dirais le projet est en marche et donc, je voudrais effectivement apporter un démenti cinglant à ceux qui prétendent que le projet est en suspens. Au contraire, on est proactifs et toute la ville est derrière nous pour mener à bien ce projet.

2605

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, si je comprends bien vos propos, vous avez fait une demande de permis à la Ville de Candiac. Vous avez obtenu une réponse de la Ville de Candiac qui dit: «Oui, nous sommes d'accord avec ça.» Vous avez fait une demande également au ministère de l'Environnement?

2610

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Tout à fait. Nous avons donc... d'ailleurs, le ministère de l'Environnement nous a cités en exemple, car nous avons effectivement respecté toutes les recommandations qui nous ont été faites par le ministère.

2615



2620 Et je dirais, depuis 1957, Développements urbains Candiac, je tiens à le dire, a toujours voulu respecter le milieu naturel, que ce soit dans le projet *Île boisée* ou dans notre projet actuel, car nous avons consenti, je dirais, à un certain sacrifice effectivement en destinant une certaine superficie de terrain à de l'espace vert pour des parcs. Donc, ça vous démontre notre souci de vouloir toujours préserver le milieu naturel.

**LE PRÉSIDENT :**

2625 Est-ce que vous verriez objection à déposer auprès de la commission votre demande de permis à la Ville de Candiac, la réponse de la Ville de Candiac et la demande au ministère de l'Environnement, ainsi que la réponse et tous les documents pertinents à votre projet?

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2630 Oui. Nous avons toujours effectivement joué la transparence dans ce dossier. Mais avant de vous apporter une réponse définitive, j'en référerai avec la Ville de Candiac pour savoir s'il est opportun d'apporter ces documents devant la commission.

**LE PRÉSIDENT :**

2635 Quand la commission demande de déposer des documents, vous devez les déposer.

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2640 Écoutez, puisque vous me le demandez, je le ferai dans la plus grande transparence.

**LE PRÉSIDENT :**

2645 D'accord. On attend ces documents-là.

Monsieur Dériger, mais j'aurai encore quelques questions après.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2650 Juste pour revenir sur la question des terrains de Wonderworks. Ils ont été vendus quand ces terrains-là? Est-ce que vous pouvez nous le préciser?

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2655 Ces terrains ont été vendus en 2002 ou 2003. 2003, je pense.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2003?

2660

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Pardon, excusez-moi. Non, non, c'était en 2002.

2665

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

À quel moment? Est-ce que vous savez un peu plus le mois? Est-ce que vous pouvez préciser le moment?

2670

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Là, je ne pourrais pas vous répondre, honnêtement.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2675

La saison?

**LE PRÉSIDENT :**

2680

Il ne vous demande pas la journée.

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Au printemps probablement.

2685

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Au printemps, parfait. Une question concernant la question d'accessibilité. Vous parlez des problèmes d'accessibilité. J'aimerais bien comprendre.

2690

C'est que, en fait, bon, vous avez votre projet domiciliaire qui va amener un achalandage et, bien sûr, il y a le projet commercial qui va se faire, la grande surface qui va se faire plus au nord, qui lui aussi va amener beaucoup d'achalandage. Ce qu'on voit, en fait, la proposition de Candiac, c'est de faire des échangeurs soit sur l'autoroute 30, la 15 et tout ça.

2695

Si jamais il n'y avait pas de projet, qu'est-ce qui se passe? Comment est-ce que vous voyez l'échangeur Jean-Leman à ce moment-là? Est-ce qu'il va être congestionné aussi? Est-ce que vous voyez le sens de ma question? S'il n'y a pas de projet, qu'est-ce qui se passe au niveau de l'accessibilité?

2700 **M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Je doute que ce scénario se réalise car, de toute façon, le processus est lancé. Donc, ce sera soit effectivement le trajet du MTQ, soit le trajet de la Ville de Candiac. Donc, je ne vois pas une situation...

2705

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non, mais je veux dire, par exemple, quand vous avez planifié votre projet, à ce moment-là il n'y avait pas de tronçon Jean-Leman. Donc, la question de l'accessibilité, elle était là. Elle a toujours été là.

2710

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Notre souci a toujours été effectivement d'avoir un accès direct dans notre site. Donc, dans notre démarche, dans notre dynamique, nous privilégierons toujours le tracé qui est susceptible de répondre au mieux au besoin d'accessibilité de notre site.

2715

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

À ce moment-là, quand vous avez planifié votre projet, est-ce que l'échangeur Jean-Leman était suffisant à ce moment-là?

2720

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Là, je ne pourrais pas vous...

2725

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vous ne pouvez pas me répondre. Merci.

2730

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez un plan détaillé de chacune des phases de votre projet?

2735

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Concernant le projet résidentiel?

**LE PRÉSIDENT :**

2740

Oui?

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2745 Tout à fait, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2750 C'est possible également de le déposer à la commission?

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Absolument, tout à fait.

2755 **LE PRÉSIDENT :**

À la page 3 de votre mémoire, vous écrivez que:

2760 *Quel que soit le tracé retenu, il aura notamment pour conséquence directe de retarder le développement résidentiel.*

Est-ce que vous pourriez m'expliquer ça? J'ai un peu de difficulté à comprendre.

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2765 Compte tenu effectivement du bruit et de tous les, je dirais, les désagréments que vont effectivement occasionner la construction et la prolongation de cette autoroute, il est certain que dans ces conditions notre développement résidentiel va en souffrir grandement.

2770 Donc, entre deux maux, nous préférons effectivement largement le tracé de la Ville de Candiac, puisque ce tracé est, je dirais, excentré par rapport à notre développement résidentiel.

**LE PRÉSIDENT :**

2775 Toujours à cette même page, vous mentionnez que:

*Il est très important que l'autoroute soit localisée à distance respectable des quartiers résidentiels.*

2780 Selon vous, quelle devrait être la distance minimale?

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Je n'ai pas de chiffre à vous apporter là-dessus.

2785 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pouvez vérifier et nous revenir avec ça?

2790 **M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

Tout à fait, absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

2795 Parfait. J'en ai seulement une autre. Comment conciliez-vous le fait que vous considérez le milieu rural important, et à cet égard, je vais vous citer:

2800 *Le client type est séduit par la disponibilité à Candiac même d'une gamme de services urbains de qualité et par une accessibilité directe à un milieu rural habité d'une activité agricole dynamique,*

et que vous refusez d'utiliser vos propres terres en zone verte pour l'agriculture. Je vous cite encore une fois:

2805 *Notre firme n'envisage qu'une seule destinée pour ses terrains: leur mise en vente vraisemblablement à des fins d'urbanisation, question d'en retirer un revenu convenable.*

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2810 Tous les terrains qui sont situés donc au sud du rang Saint-André le sont à des fins agricoles et nous estimons que ces terrains effectivement sont suffisants pour, je dirais, asseoir un développement agricole intéressant.

2815 Donc, nous, nous privilégions le développement de notre propre terrain futur éventuellement en vue d'urbaniser cette zone-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2820 Vous ne trouvez pas qu'il y a une inconsistance entre ces deux propos-là?

**M. BRUNO PINEAU VALENCIENNE :**

2825 Non, puisqu'effectivement il existe déjà une assiette foncière destinée à de l'agricole dans la partie sud du rang Saint-André et que je ne verrais pas effectivement l'opportunité d'avoir une deuxième assiette foncière au nord du rang Saint-André qui serait destinée à de l'agricole.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Je vous remercie, monsieur Pineau Valencienne.

2830

Il y a monsieur Fournier qui a demandé son droit de rectification. Monsieur Fournier, si vous voulez bien vous avancer. Merci, monsieur Pineau Valencienne. Bonsoir, monsieur Fournier!

2835

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, monsieur le président, bonsoir! Je suis conscient des limites du droit de rectification et je vais m'en tenir à des éléments très factuels, qui sont d'ailleurs courts. Et je me réserve le droit de faire des commentaires écrits à la commission sur des sujets qui vont mériter... notamment quand on parle de circulation, ce n'est pas des choses qu'on peut rectifier rapidement devant vous.

2840

Le premier élément sur lequel je veux faire apporter des rectifications est un élément qui est extrêmement important pour le ministère des Transports et ça a été soulevé par plusieurs des intervenants, dont en particulier monsieur Alain Cloutier, qui a affirmé que le ministère pourrait aménager à moindre coût, et je le cite, une alternative sur l'autoroute 15.

2845

Alors, ça, ça doit faire l'objet d'une rectification très ferme de la part du ministère. Ce n'est pas possible d'aménager une alternative à moindre coût sur l'autoroute 15. On a évalué ce que coûterait une alternative sur l'autoroute 15 à 69 M\$, et cette alternative-là ne permet pas de rencontrer nos critères de sécurité pour une autoroute de contournement, c'est-à-dire qu'elle comporterait toujours une réduction de vitesse par rapport à la vitesse affichée sur l'autoroute 30 partout ailleurs. Donc, pour nous, c'est absolument inacceptable et pas réalisable.

2850

Une petite rectification dans le cas du mémoire de madame Lévesque. Je rappelle que pour la proposition du ministère des Transports, c'est-à-dire le tracé recommandé par le ministère des Transports, la superficie des terres agricoles isolées serait de 16 hectares et non pas de 33,7 hectares.

2855

Monsieur le président, vous avez bien répondu à monsieur Bourdeau sur le poste de péage. Effectivement, le ministère des Transports n'envisage pas de poste de péage sur l'autoroute 30 dans la partie est.

2860

Malgré que j'en ai une forte envie, je vais m'abstenir de revenir sur certaines erreurs grossières sur des estimations de coûts pour la partie de la 30 au sud, puisque ça ne fait pas l'objet du mandat que vous avez d'examiner Jean-Leman. Cependant, il y a des erreurs manifestes qui ont été mentionnées là.

2865

Je reviens sur le mémoire de Saint-Philippe et de Développements urbains Candiac. Le

2870 projet du ministère tel que présenté ne comporte pas de viaduc au-dessus de la 30 au niveau du  
rang Saint-André. Cependant, lors de la première partie des audiences publiques, j'ai dit que le  
ministère pouvait construire un viaduc au-dessus de l'autoroute 30. Et je le réaffirme, cet élément-  
là n'est pas un élément fondamental du projet du ministère et il est tout à fait possible pour le  
2875 en partie le problème soulevé par Saint-Philippe au niveau du rang Saint-Joseph Sud.

Un élément que j'ai remarqué, je pense, qui est un cas d'éthique dans la présentation du  
GRUHM, une modification des temps de parcours sur les documents fournis par le ministère des  
Transports. En identifiant, en gardant quand même l'identité «ministère des Transports» sur le  
2880 document visuel, l'estimé produit par le GRUHM devrait porter l'identification «GRUHM», je pense  
que c'est une question d'éthique fondamentale à ce moment-là.

J'arrête là.

2885 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

Monsieur Christian Nantel voudrait avoir un droit de rectification. Bonsoir, monsieur  
2890 Nantel.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Bonsoir, messieurs, dames. Le droit de rectification, ça concerne... vous aviez posé une  
2895 question à savoir concernant un mur antibruit, qui allait payer, la municipalité ou le ministère des  
Transports.

Nous avons eu des rencontres avec le ministère des Transports et il a été bien précis là-  
dessus, c'est-à-dire quand l'autoroute arrive dans un secteur qui est déjà résidentiel, qu'il y a des  
2900 résidences près, à ce moment-là le ministère des Transports paye les coûts du mur antibruit. Par  
contre, quand les maisons viennent s'installer proche de l'autoroute, mais là, à ce moment-là,  
c'est les municipalités qui payent.

C'est ça que je voulais rajouter.

2905

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, monsieur Nantel. On vous remercie.

2910 C'est tout pour ce soir. La commission va continuer ses activités demain matin, à 9 h,

toujours dans la même salle, à 13 h demain après-midi et à 19 h demain soir. Merci et bonne fin de soirée.

\* \* \* \* \*

2915

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.

2920

Et, j'ai signé :

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**

2925