

**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 3

Séance tenue le 28 septembre 2005, 13 h  
Musée ferroviaire canadien  
110, rue Saint-Pierre  
Saint-Constant

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 28 SEPTEMBRE 2005 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD	
JEAN-FRANÇOIS GAUVIN.....	2
ANDRÉ MAINGUY .....	5
FÉDÉRATION DE L'UPA DE SAINT-JEAN-DE-VALLEYFIELD	
NORMAND GAGNON, PIERRE CAZA .....	6
SYNDICAT DE BASE DE L'UPA SECTEUR SAINT-RÉMI	
GUY HÉBERT .....	16
ASSOCIATION DES GENS D'AFFAIRES DE LA CITIÈRE-ROUSSILLON	
DENIS LEFTAKIS.....	20
REPRISE DE LA SÉANCE .....	28
WONDERWORKS STUDIOS	
DAVID SMITH .....	29
FRANÇOISE DRAPEAU-MONETTE, DENISE BEAUDOIN .....	39
DROIT DE RECTIFICATION :	
PAUL-ANDRÉ FOURNIER, MTQ .....	43

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

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

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

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

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

25 Droit de rectification. 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 utilisées ou qui ont servi d'appui à la  
30 présentation d'un ou de plusieurs participants et qui n'apparaissent pas exacts. Pour vous prévaloir de votre droit de rectification, vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle auprès de monsieur Jean-Sébastien Fillion.

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

40 Nous allons débiter la présentation des mémoires et j'inviterais à l'avant la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, monsieur Jean-François Gauvin, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Gauvin !

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

45 Bonjour !

**LE PRÉSIDENT :**

Nous vous écoutons.  
50

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

**L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

55 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

60 Monsieur Gauvin, une première question.

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

65 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

70 La Chambre de commerce de la Rive-Sud, ça comprend combien d'entreprises ?

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

Écoutez, la Chambre regroupe 2 000 membres.

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

2 000 membres ?

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

80 Au niveau des entreprises, c'est plus de 250.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

85 En fait, donc c'est 2 000 membres que vous avez.

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

90 2 000 membres.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

95 2 000 membres. Est-ce que le secteur que vous couvrez, est-ce que vous pouvez nous le définir un peu le secteur que ça couvre ?

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

100 La Chambre couvre un secteur qui s'étend, je vous dirais, de Calixa-Lavallée dans l'est de notre région au secteur de l'ouest qui se rend jusqu'ici dans la MRC de Roussillon.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

105 Une question, en fait, dans votre mémoire à la page 4, vous dites que les PME commerçants et résidents du secteur privilégient tous le tracé Jean-Leman. J'aimerais un peu savoir d'abord de quel secteur est-ce qu'il s'agit, puis est-ce qu'on parle bien du tracé Jean-Leman de 3.4 kilomètres.

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

110 Effectivement. Nous parlons du tracé Jean-Leman de 3,4 kilomètres. Nous, après consultation de nos membres évidemment, il y a plusieurs membres qui sont dans le secteur ici, après discussion avec différents intervenants, nous sommes d'avis que l'ensemble de nos membres, les commerçants, les gens intervenant dans ce secteur-là privilégient le tronçon Jean-Leman. Et en complément de réponse, la Chambre privilégie le tronçon Jean-Leman mais nous savons tous qu'il y a certaines variantes dans ce tronçon. La Chambre ne s'est pas prononcée sur le choix d'un ou de l'autre du tronçon de Jean-Leman, puisque antérieurement, la position de la Chambre a toujours été claire : il faut que l'autoroute, le lien routier soit complété dans les plus brefs délais et de façon efficace.

120 Alors, pour nous, la grande bretelle de Jean-Leman de 3.4 kilomètres représente l'unique solution de créer un lien routier efficace et de compléter une fois pour toutes l'autoroute 30.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

125 Est-ce que vous vous êtes penchés, à la Chambre, sur toute la question de la plate-forme  
logistique ? Est-ce que vous avez un avis sur cette plate-forme-là ?

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

130 Nous n'avons pas abordé cette question-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

135 Donc, vous vous êtes limités strictement en termes du fait de continuer, de poursuivre,  
en fait, de parachever...

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

140 Tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... l'autoroute.

145 **M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

Tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

150 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

155 Merci beaucoup, monsieur Gauvin.

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

160 Merci. Bienvenue !

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur André Mainguy, s'il vous plaît, Bonjour, monsieur Mainguy !

165 **M. ANDRÉ MAINGUY :**

Bonjour, monsieur Lafond ! Bonjour, monsieur Dériger ! Je vais tout simplement lire mon mémoire. Si vous avez des questions, bien, vous me les poserez.

170 **L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

**LE PRÉSIDENT :**

175 Merci, monsieur Mainguy. En fait, je ne sais pas, mais ceux qui prônaient la 132, au lieu d'avoir un trajet sur la 132 le prônaient en zone agricole, je ne pense pas que le débat devait se faire là, pour la simple et bonne raison que le tracé qu'on étudiait, c'est celui de Jean-Leman, donc 3.4 kilomètres. Et, à mon avis, les gens qui optent pour la 132, pour l'autoroute 30 sur la 132 ou encore ceux qui, à l'époque, ont contesté l'autoroute 30 sur la 132, puis qui ne voulaient rien savoir, n'ont pas, en tout cas à mon point de vue, discuté dans les présentes audiences de  
180 la pertinence du projet Jean-Leman.

Donc, quand on est contre quelque chose, on est contre quelque chose. Et il faut quand même s'attarder, je pense, à l'ensemble du projet, puis l'ensemble du projet, ce n'est pas à partir de l'autoroute 15 puis aller vers Sainte-Catherine. L'ensemble du projet, c'est à partir de  
185 l'échangeur Jean-Leman jusqu'à l'autoroute 15.

Ceci étant dit...

190 **M. ANDRÉ MAINGUY :**

Vous me permettrez, monsieur Lafond, j'ai entendu monsieur Pellerin hier et, selon les experts, ça serait encore facile prochainement de blâmer les experts du ministère des Transports de voir les coûts exploser, alors qu'ils n'y sont pour rien. Quand ils ont fait le tracé de la 132, j'ai  
195 passé 35 ans dans les bureaux d'ingénieurs-conseils puis à Hydro-Québec, et quand ils ont recommandé la 132, c'était avec... on sait qu'il n'y a jamais beaucoup d'argent au Québec et d'aller rapidement. Et quand on a leur a dit que ce n'était pas convenable, ils ont ajouté quelques millions pour répondre aux demandes du BAPE. Ils auraient pu en ajouter davantage mais, à un moment donné, on essaie de se limiter avec les demandes des gens. Et pour ceux et celles qui voudraient que la 30 se réalise rapidement, si on avait choisi la 132 au lieu de renverser la  
200 décision, ça serait déjà fait. Et ma grande crainte, c'est que les coûts explosent et que les retards soient là, y compris pour les grandes chambres de commerce.

On sait que dans la région de Montréal, ça coûte 500 M\$ par année le blocage des autoroutes. Merci de m'avoir écouté.

205

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Mainguy.

Monsieur Pierre Caza, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Caza !

210

**M. PIERRE CAZA :**

Bonjour !

215

**M. NORMAND GAGNON :**

Normand Gagnon. Je me suis enregistré, porteur du dossier de l'autoroute 30 de Saint-Jean-Valleyfield. Je voudrais faire juste le début pour ne pas allonger la discussion. Pierre va faire le résumé du dossier parce qu'on en aurait pour trois quarts d'heure juste le lire. Comme vous avez demandé de mettre ça plus restreint, on va faire le début, Pierre va continuer.

220

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

225

**M. NORMAND GAGNON :**

Je représente la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield, et c'est constitué de la *Loi sur les syndicats professionnels* et affilié à l'Union des producteurs agricoles. Notre mandat est de représenter les intérêts sociaux et économiques de près de 4 200 producteurs et productrices agricoles qui sont regroupés dans la Montérégie Ouest et un peu dans la Montérégie Est. On part du Richelieu en s'en venant vers les frontières américaines, longeant l'Ontario et le sud-ouest de Montréal.

230

Notre structure se compose de 13 syndicats de base représentant chacun une portion de territoire. Ces syndicats se préoccupent de toutes les questions importantes relativement à la gestion de leur territoire respectif en lien avec l'environnement, l'aménagement du territoire, la zone agricole et l'ensemble des thèmes du monde agricole moderne.

235

Il y a aussi 15 syndicats spécialisés qui jouent un rôle important en ce qui a trait à la mise en marché des produits agricoles. Ceci dit, pour ne pas allonger plus, Pierre va faire le résumé et on pourra répondre à vos questions. On voudrait prendre plus de temps pour répondre aux questions, comme vous avez le document aussi. Je vous remercie, monsieur le président, monsieur le commissaire.

240

245

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Gagnon.



250 **M. PIERRE CAZA :**

Alors, monsieur le président, notre mémoire se compose de plusieurs parties. Je ne vais pas revenir sur chacune des parties, je pense que vous avez eu un week-end pour passer à travers toutes ces informations. Alors, pour parler brièvement entre autres des caractéristiques du territoire, on dit ici que le territoire dans la plaine de Montréal, en Montérégie, c'est là où on compte le plus grand nombre d'unités thermiques maïs. Donc, c'est peut-être ce qu'on peut dire une des régions les plus chaudes ou la région la plus chaude du Québec et parmi les meilleures terres agricoles aussi du Québec, comme on le disait hier, qu'on retrouve dans la plaine de Montréal.

260 Ce territoire-là, il est grandement sollicité pour toutes sortes de raisons, pour des utilisations autres qu'agricoles. On a relevé certaines statistiques uniquement pour le territoire de la Fédération régionale de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield et, pour la dernière année, il y avait plus de 1 524 hectares qui étaient sollicités pour des fins autres qu'agricoles. Et de ces 1 524 hectares-là, il y en avait 793 qui étaient sollicités pour des usages autres qu'agricoles dans des sols de très bonne qualité, c'est-à-dire des sols de catégorie 1, 2 ou 3. Donc, c'est juste pour vous dire que ces terres-là sont très convoitées.

270 Ce qui nous a amenés à présenter le mémoire, évidemment, tout l'historique du projet Jean-Leman et tout ce projet de parachèvement de l'autoroute et l'étude d'impact qui a été complétée le 16 mars 2005 par le MTQ, et l'objectif de l'étude qui était d'étudier un certain nombre de variantes afin de vérifier les impacts de chacune sur le milieu d'insertion, et d'y proposer également des mesures d'atténuation et d'identifier un tracé de moindre impact. Donc, je pense que c'est important de se rappeler que cet objectif-là est toujours présent.

275 On a aussi réalisé, en lisant l'étude d'impact du ministère, qu'à la lumière des analyses qui ont été réalisées par le MTQ, celui-ci estime que la solution de faire chevaucher la 15 et la 30 est une solution sous optimale. Donc, ils ont donc cherché une autre solution. Je vous dirais qu'à prime abord, on considère que cette solution-là a peut-être été évacuée un peu rapidement. On va y revenir.

285 Lors de la première partie des audiences, je pense que ça a été celle où on a reçu ou on a eu le plus d'informations et le plus de précisions de la part de l'ensemble des intervenants. Je pense qu'elle nous a permis de mieux saisir les enjeux du projet proposé. Cependant, comme d'autres intervenants, l'UPA se questionne sur le rôle qu'avaient aussi les personnes-ressources qui participaient à ces audiences et, nous, on avait cru que leur mandat était d'abord d'aider à la clarification du projet du MTQ, et le constat qu'on a été obligé de faire, c'est qu'on était souvent confrontés à une bataille de titans entre deux promoteurs de deux projets relativement distincts.

290 On constate aussi que le passage d'une autoroute aura un effet d'entraînement important de part et d'autre de la zone agricole. Ça va aussi fragiliser la zone agricole, le milieu

agricole. Ça va aussi amener une pression pour développer des fonctions urbaines qui sont incompatibles avec les activités agricoles, particulièrement aussi pour les portions qui vont être enclavées.

295

Tout l'aspect développement durable pendant cette première partie d'audience, on s'est aperçu qu'il y avait plusieurs définitions du développement durable et chacun y va d'une adaptation du concept de développement durable en fonction de ses propres critères.

300

Nous, on est d'avis que le développement durable du Québec, ça passe par des choix qui sont raisonnés en matière de tracé autoroutier. Il y avait déjà eu un décret d'autorisation en 2004 pour le tronçon Châteauguay/Vaudreuil-Dorion et il est important de rappeler à votre commission que les producteurs agricoles – et monsieur Pellerin le disait hier – que l'agriculture avait déjà beaucoup donné. Et particulièrement dans ce tronçon-là, ça a été un travail, une conciliation qui s'est faite, un excellent travail qui s'est fait entre le ministère des Transports du Québec et les producteurs agricoles et la Fédération régionale, je pense qu'on a réussi à se concerter pour une bonne partie du tronçon de l'autoroute.

305

Mais force est de constater que l'assurance qu'on nous donnait à l'époque, que là où il y aurait des tracés alternatifs, on saurait les privilégier, cet engagement-là qui avait été pris à l'époque, bien, il n'a pas été respecté avec les producteurs agricoles. On en a la preuve aujourd'hui avec le tronçon Jean-Leman et la portion sud au sud de Saint-Constant.

310

Vous avez remarqué également qu'on avait intitulé notre mémoire : *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman Le prolongement de l'absurde*. C'est parce qu'on soutient toujours que la décision qui avait été prise à l'époque en 2002 était une mauvaise décision et que le tronçon Jean-Leman n'est que le prolongement d'une mauvaise décision.

315

Lors de cette première partie de l'audience, ce qui était intéressant, le MTQ nous a indiqués que ses objectifs étaient d'améliorer entre autres, on nous a dit que les objectifs du tronçon Jean-Leman, parmi ces objectifs-là, il y avait celui d'améliorer la circulation sur la route 132. Je vous avouerai que sur ce bout-là, on se questionne beaucoup parce qu'on voit mal comment le tronçon Jean-Leman va être un apport pour solutionner les problèmes de la route 132. Et déjà en 2002, le MTQ prévoyait qu'une autoroute au sud de Saint-Constant serait boudée par les automobilistes, dans des documents qui avaient été déposés au BAPE à l'époque.

320

325

Il y a eu consensus pour la réalisation de l'autoroute 30 mais pas sur le tronçon qui nous est proposé aujourd'hui. Parce qu'on entend parler qu'il y a eu consensus sur le projet de l'autoroute 30. Le projet de l'autoroute 30 ou le principe de l'autoroute 30 de voie de contournement de l'île de Montréal, je pense que les producteurs agricoles adhèrent à ce principe-là. Et ils sont d'accord avec ça, mais je pense qu'il n'y a pas eu de consensus sur le

330

tracé qui nous est proposé aujourd'hui et qui nous a été proposé par le BAPE en 2002.

335 Le MTQ, comme je disais tantôt, a rapidement évacué le projet qui visait à faire passer  
l'autoroute 30 sur l'autoroute 15. Il y a différents éléments qui nous ont été apportés. C'est un  
langage peut-être nouveau pour nous qu'on n'avait pas entendu en 2002. On nous disait que le  
projet de l'autoroute 30 sur la 15 ne permettait pas d'améliorer la continuité de l'autoroute,  
d'améliorer la lisibilité de ceux qui y font des déplacements, qu'il fallait favoriser la fluidité de la  
340 circulation et la sécurité des usagers.

Pourtant, il y a déjà plusieurs projets autoroutiers – ils ont été soumis ici d'ailleurs – qui  
existent au Québec, plusieurs réalisations autoroutières qui existent et qui sont beaucoup plus  
achalandées que l'autoroute 30 qui est projetée même avec les usagers qu'on verra en 2021. On  
345 l'avait dit. Il y a Trois-Rivières avec l'autoroute 40 qui transite par la 55. On avait parlé également  
de l'autoroute 13 qui se termine avec la 640, qui redevient le lien pour l'autoroute 15. La 40 qui  
sert de lien entre la portion sud et la portion nord de l'autoroute 15 à Montréal. Donc, il y a quand  
même différents scénarios qui sont déjà existants, qui nous permettent d'évaluer certaines  
choses. Et avec des achalandages qui sont peut-être beaucoup plus importants que l'autoroute 30  
350 qu'on va connaître ici.

Monsieur Paul-André Fournier nous avait indiqué, lors de la séance du 30 août, que :

*L'autoroute 30 dans un corridor à celui de l'autoroute 15 faisait partie du projet au sud, que  
355 le ministère avait présenté comme une variante en 2002 (...). On a commencé à optimiser,  
préciser, raffiner le concept et on s'est rapidement rendu compte que l'option de mettre les deux  
autoroutes dans le même corridor présentait plusieurs problèmes de fonctionnalité, sécurité,  
lisibilité aussi, particulièrement au niveau du grand transit.*

360 Alors, nous, on se questionne à savoir, comment se fait-il que ces éléments-là n'ont pas  
été soulevés lors du BAPE de 2002, car en 2002, ce projet-là se terminait à l'autoroute 15 et on  
avait des aménagements sur l'autoroute 15, et ça n'a pas été soulevé lors des audiences de  
2002. Et, aujourd'hui, on soulève ce problème-là, on dit : Voilà, le tronçon Jean-Leman, 52 M\$  
plus tard, ça devient la solution aux problèmes qu'on avait oubliés en 2002.

365 Il y a un autre élément aussi, je pense, qui est vraiment important, qui a été soulevé.  
C'est monsieur Fournier qui nous avait dit lors de la séance du 30 août, il nous avait dit :

*Les résultats de l'enquête o-d 2003 ne sont pas encore disponibles.*

Il nous avait dit :

370 *Il faut comprendre que c'est une masse de données extrêmement importante.*

Je dois dire que dans le cadre de l'avis qui a été présenté par le ministère des Affaires  
municipales à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de son projet de schéma  
métropolitain d'aménagement et de développement, et cet avis-là avait été transmis à la

375 CMM en 2005, le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport indiquaient à la  
CMM, à la page 40 du document :

380 *Pour procéder à l'analyse des besoins en vue d'établir sa planification des infrastructures  
et des équipements de transport terrestre, la Communauté a procédé à une présentation  
sommaire des données de déplacements et des dessertes stratégiques en transport sur son  
territoire. À cet égard, le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport  
rappellent que les données de l'enquête origine-destination 2003 sont à présent disponibles. La  
Communauté aurait avantage à s'y référer.*

385 Donc, il y a deux informations. On nous dit qu'elles ne sont pas disponibles, mais dans  
les écrits qu'on fournit à la Communauté métropolitaine de Montréal, bien, on leur indique qu'ils  
auraient intérêt à se servir de ces données-là parce qu'elles sont disponibles.

390 Donc, il y a plusieurs éléments comme ça qu'on a relevés. Vous les avez dans le  
mémoire. Je ne veux pas m'y attarder trop.

395 Il y a aussi madame Dupont de la Ville de Candiac qui nous avait parlé de dépôt de  
documents, parce qu'elle nous parlait qu'il y avait des jugements de la Commission de protection  
du territoire agricole qui tendaient à démontrer que les terrains qui seraient éventuellement  
enclavés par une autoroute pourraient être dézonés. Je tiens quand même à rappeler à cette  
commission que les documents qui ont été déposés datent de 1988 et on ne parlait pas de tronçon  
Jean-Leman en 1988. C'était probablement dans le cadre d'une refonte de la zone agricole ou  
d'un nouveau décret de zone agricole permanente que ces éléments-là avaient peut-être été  
avancés, mais il n'y a pas eu de jugement déposé de la part de la Ville de Candiac.

400 Évidemment, on a aussi constaté lors de cette première partie d'audience que Candiac et  
la MRC de Roussillon souhaitaient faire passer le tronçon d'autoroute un peu plus à l'est, ce qui  
enclaverait beaucoup plus de terres agricoles. Donc, visiblement, en tout cas, on ne nous a pas  
fait la démonstration que l'objectif premier n'était pas d'en enclaver davantage pour permettre  
405 éventuellement d'en exclure davantage de la zone agricole.

410 Sur les autres éléments, brièvement, sur l'avis qui avait été donné par la Commission de  
protection du territoire agricole en 2002, il y a des éléments qui sont très actuels et qui vont  
probablement être repris par la commission dans l'avis qu'elle donnera sur le présent projet. Donc,  
entre autres, elle disait, la Commission :

415 *La localisation du tronçon à l'endroit projeté en zone agricole accentuerait  
dangereusement un phénomène déjà très présent dans la grande région métropolitaine où les  
enclavements de terres agricoles à l'intérieur des réseaux routiers sont forcément plus nombreux  
qu'ailleurs et risquent de proliférer si on ne redouble pas de vigilance.*

Et la CPTAQ disait :

*La recherche de sites alternatifs s'avère une nécessité.*

420 Et la Commission rappelait également les orientations gouvernementales de 2001 qui disaient clairement que lorsqu'on est en présence d'un secteur agricole dynamique, que :

425 *L'implantation d'équipements indispensables à la vie collective ne peut être envisagée en zone agricole que dans la mesure où aucun site approprié n'existe à l'extérieur du secteur agricole dynamique.*

Donc, c'est des éléments qui sont ressortis de la première partie des audiences et qui ont été relevés par la suite par plusieurs des intervenants.

430 Le schéma d'aménagement métropolitain de développement fait mention que le milieu agricole de la CMM, du territoire de la CMM est un milieu fragile. Et ça a été noté à l'intérieur même du document de la CMM. On note la perte de 27 700 hectares de zone agricole entre 81 et 96. Et que 83 % de ces sols sont très propices à l'agriculture.

435 Également, tout ce qui est les besoins estimés en espaces urbains d'ici 2021, la CMM estime que pour son territoire – et je rappellerai que la MRC de Roussillon en fait partie – c'est 21 100 hectares qui sont estimés en besoins urbains d'ici 2021 et que l'espace vacant disponible actuellement est de 30 800 hectares. Donc, d'ici 2021, il n'est pas anticipé qu'on va être en pénurie ou en rupture de stock de zone blanche.

440 Il y a aussi un énoncé dans le projet de schéma d'aménagement métropolitain, au paragraphe 2081, qui traduit bien la reconnaissance qu'a la CMM de l'importance de son territoire agricole en disant :

445 *On ne peut réalistement envisager le développement de l'agriculture sans une reconnaissance du territoire agricole, puisque le principal capital de cette activité économique, c'est la terre elle-même. Elle constitue une ressource rare, particulièrement en milieu fortement urbanisé et non renouvelable. Il s'agit donc là du premier enjeu lié à la mise en valeur du territoire agricole, soit celui d'assurer la pérennité du territoire agricole dans un souci de développement durable. Il est essentiel que ce territoire soit soustrait des pressions de l'urbanisation, tant par le désir d'agrandir le périmètre d'urbanisation à même la zone agricole que par celui d'y introduire des activités incompatibles avec les pratiques agricoles.*

455 Donc, je pense qu'on est en présence d'un projet qui contrevient à ces objectifs qu'a la CMM pour le territoire agricole.

Donc, dans les autres éléments rapidement, dans le plan de développement durable du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, évidemment, je pense

460 qu'elle vous a été soumise hier en début d'audience entre autres, cette définition du rapport Brundtland du développement durable qu'il définit comme :

*Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.*

465 Je pense que la préoccupation du monde agricole s'inscrit très bien dans cette définition-là du développement durable.

470 Un simple rappel au niveau des orientations gouvernementales en matière d'aménagement. Ces orientations-là ont défini certains objectifs et c'est clair, le premier objectif, c'est d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et, dans cette perspective, reconnaître la zone agricole comme la base territoriale pour la pratique et le développement des activités agricoles et y assurer l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles. Freiner l'empiétement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole. Ça, c'est les lignes directrices que donne l'État aux municipalités régionales de comté quand vient le temps de  
475 planifier, de faire leur schéma d'aménagement et de planifier l'organisation de leur territoire. Et, aussi, de favoriser un modèle de développement durable de l'agriculture qui contribue à la conservation des ressources.

480 Donc, ce sont plusieurs des éléments. Il y a aussi la localisation de la gare entre autres où on a vu sur une carte à un moment donné apparaître une gare en zone agricole et quand on sait très bien que, dans les objectifs de l'État, il faut densifier le résidentiel autour des gares lorsqu'on aménage ce genre d'équipement. Donc, de la localiser en zone agricole, c'est déjà en soi... on peut déjà dire que le périmètre qui va être autour de cette gare-là pourra être grandement sollicité pour être développé en résidentiel, plutôt que de maintenir sa vocation agricole. Je pense  
485 que c'est normal que lorsqu'on met en place des infrastructures publiques, on veuille les rentabiliser au maximum. Encore s'agit-il de les placer au bon endroit. Et je pense que la place d'une gare de ce type-là est davantage en zone blanche qu'en zone verte.

490 Vous allez retrouver à l'intérieur du document certaines données. On a converti les hectares utilisés et enclavés pour l'ensemble du tronçon sud et du tronçon Jean-Leman en produits agricoles. Vous avez pu certainement constater qu'annuellement, on pourrait nourrir en certains produits, entre autres je parle juste avec les choux, on pourrait nourrir annuellement 4 822 000 Québécois avec des choux, avec les superficies qui vont être utilisées par le tronçon de l'autoroute 30. Vous allez me dire : ils vont peut-être s'écoëurer de manger des choux, mais c'est  
495 parce que c'est une réalité.

**LE PRÉSIDENT :**

500 C'est bon de la soupe au chou.

**M. PIERRE CAZA :**

Absolument, c'est très, très bon. Il paraît que c'est bon pour l'esprit. Ça fait qu'on aurait peut-être intérêt à en consommer davantage. Donc, notre position à la Fédération, c'est que la construction de cette autoroute en territoire agricole aura pour effet d'accélérer la pression de l'étalement urbain sur les terres agricoles du secteur. On a repris l'ensemble des arguments qu'on avait déjà exprimés longuement sur le tracé nord et le tracé sud au sud de Saint-Constant, c'est pour ça que je ne vous en ferai pas mention aujourd'hui parce que vous l'avez lu.

Et j'arriverais immédiatement avec la conclusion où on vous dit, ce que les producteurs agricoles vous disent, c'est que jamais les citoyens d'une région n'auront tant eu l'impression à la limite d'avoir été floués par leur gouvernement et certaines de ses institutions. La commande politique faite au ministère des Transports par nos élus dépasse le gros bon sens. Cette modification unilatérale du tracé de l'autoroute 30, voulant coûte que coûte la faire passer dans les plus belles terres agricoles de la plaine de Montréal, marquera à jamais la mémoire des Québécois.

Tous reconnaissent aujourd'hui que le BAPE s'est trompé en 2002 lorsqu'il recommandait au gouvernement de faire passer l'autoroute dans les terres agricoles, en pensant que les impacts pouvaient être réduits. Certains politiciens locaux ont exprimé qu'ils pouvaient peut-être s'engager à les protéger pour une période de 10 ans. D'autres avertissaient les municipalités d'attendre le rapport du BAPE de 2005 avant de demander des sorties et des échangeurs sur les routes existantes que croisera la 30. Cette autoroute contribuera forcément à l'étalement urbain.

La Ville de Candiac et la MRC Roussillon nous ont démontré le but commun qu'elles chérissaient : agrandir le périmètre d'urbanisation de Candiac afin que celui-ci repousse encore plus loin l'agriculture, allant ainsi à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire édictées par nos élus.

Nous souhaitons que cette commission apporte sa contribution afin que soient réparées les erreurs de la précédente commission du BAPE de 2002. Ce que vous entendez aujourd'hui, c'est le cri du cœur des agriculteurs du Québec, ceux-là même qui travaillent à chaque jour pour vous nourrir et pour qui la terre constitue le coffre d'outils sans lequel la sécurité alimentaire des Québécois sera menacée.

Dans un contexte où le développement durable se définit comme étant *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs*, comment peut-on justifier ce gaspillage de terres agricoles. Qui plus est, une utilisation aussi peu judicieuse des fonds publics fait réfléchir et inquiète. Le projet du MTQ ajoute près de 52 M\$ aux coûts déjà honteusement élevés d'une autoroute qui n'a pas sa raison d'être à l'endroit où les politiciens l'ont promise.

545 Nous souhaitons que le BAPE ne recommande pas la construction du tronçon Jean-Leman et qu'il ramène cette autoroute à l'endroit prévu depuis plusieurs décennies, soit sur la 132. Et à défaut d'aller dans cette direction, je pense que la présente commission devrait prendre en considération le projet initial de 2002 qui faisait passer la 30 sur l'autoroute 15 et ce site est de moindre impact pour le milieu agricole. On disait déjà qu'il utiliserait à peine 2,4 hectares de terres agricoles.

550 Alors, je pense que tout ça doit être pris en considération. Et nous vous remercions de nous avoir permis de vous l'exprimer.

**LE PRÉSIDENT :**

555 Je vous remercie, monsieur Caza. Si je comprends bien vos propos, à l'intérieur du corridor qui a été présenté par le MTQ, il n'y a aucune des alternatives qui pourrait être intéressante pour vous, n'est-ce pas ?

**M. PIERRE CAZA :**

560 Non. C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

565 C'est ça. Est-ce que le MTQ vous a consulté au niveau de la Fédération par rapport à l'autoroute 30 ?

**M. PIERRE CAZA :**

570 Ce que je peux vous dire par rapport à ça, c'est que les rapports avec le ministère des Transports ont toujours été excellents avec le monde agricole. Et entre eux et nous et notre organisation, les rapports ont toujours été excellents. Je pense qu'ils nous ont toujours exprimé les projets qu'ils avaient, sauf qu'on s'est toujours réservé le droit de ne pas être d'accord avec les projets qu'ils nous proposaient.

575 **LE PRÉSIDENT :**

580 Je comprends. Dans votre mémoire à la page 30, il est indiqué qu'il y a plusieurs espèces fauniques, entre autres le grand héron, canard, martin-pêcheur, lièvre et autres qui utilisent l'étang du 99, Saint-André comme habitat. Pourriez-vous nous indiquer la provenance de cette information ?

**M. PIERRE CAZA :**

C'est dans les documents qui nous ont été fournis par le ministère des Transports, étude



585 d'impact et les autres documents qui nous ont été fournis, qu'on retrouve ces informations-là. Et  
dans les avis ministériels qui avaient été transmis par le gouvernement en réaction au projet  
d'étude d'impact du ministère.

**LE PRÉSIDENT :**

590 Parfait. Merci beaucoup, monsieur Caza.  
Mon collègue aurait une question.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

595 J'aurais une question pour revenir sur les corridors possibles pour le tracé. Lors de la  
première partie de l'audience, le ministère nous a bien expliqué que l'option en fait d'avoir un tracé  
le long de l'autoroute 15 ferait en sorte qu'en 2009, entre autres, l'échangeur qui serait au sud,  
l'échangeur entre la 30 et la 15, serait pratiquement en congestion déjà à l'ouverture.

600 Est-ce que vous vous êtes penchés sur la question, par exemple, du tracé ouest qui a été  
présenté par le ministère ? Je ne sais pas si vous vous souvenez, c'était un tracé qui était à  
moitié en zone blanche, à moitié en zone verte. De mémoire, je pense que c'est autour de 16  
hectares en zone blanche et verte qui étaient touchés. Est-ce que vous vous êtes penchés sur ce  
605 tracé-là ? Est-ce que ça serait une option, par exemple, qui pourrait être...

**M. PIERRE CAZA :**

610 Pour nous, ce n'était pas une option qui était envisageable. Il fallait vraiment aller avec le  
moindre impact parce que c'était réalisable et qu'on avait des exemples ailleurs au Québec de ce  
type de lien autoroutier là. Et je pense qu'il y a des gens qui ont les compétences au ministère des  
Transports pour profiler une autoroute à cet endroit-là qui va rencontrer les critères de lisibilité et  
de fluidité et de sécurité que le ministère veut voir instaurés dans ce projet-là.

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

Je sais qu'au niveau du ministère, exemple à Trois-Rivières ou la 640, c'était quand  
même, selon l'information qu'on avait, qu'il y avait actuellement des problèmes de capacité et de  
sécurité. Donc, je ne sais pas...

620 **M. PIERRE CAZA :**

Oui, mais on ne nous a pas fait vraiment la démonstration du type de problème dont il  
était question et des statistiques d'accidents ou d'incidents qui se sont produits dans ce secteur-là.  
625 Il faut toujours aussi tenir compte des volumes de circulation qui sont en présence.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

630           Donc, pour vous, en tout cas pour l'instant, c'est vraiment l'option que vous privilégiez, c'est l'autoroute 15.

**M. PIERRE CAZA :**

635           La première, c'est la 132.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui, mais comme compromis. On se comprend.

640           **M. PIERRE CAZA :**

Tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

645           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

650           Merci, monsieur Caza. Merci beaucoup, monsieur.  
Monsieur Guy Hébert, s'il vous plaît. On vous écoute.

**M. GUY HÉBERT :**

655           Dans un premier temps, je vais vous présenter la présentation de l'organisme du syndicat de base.

**L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

660           **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Hébert. Dans votre mémoire, vous écrivez :

665           *L'enclavement de ces hectares constitue une perte directe pour l'agriculture car ces parcelles ne seront pas intéressantes pour les producteurs considérant la largeur de la machinerie.*

Je vais faire abstraction de la largeur de la machinerie pour l'instant. Vous parlez des

accès difficiles. C'est quoi les accès difficiles ?

670

**M. GUY HÉBERT :**

Bien, qu'est-ce qui est enclavé entre la zone blanche et l'autoroute, il n'y a pas d'accès possible. C'est l'information qu'on a eue du ministère des Transports. C'est des pertes nettes. Il n'y a pas d'accès. On ne peut pas y aller d'une façon ou d'une autre.

675

**LE PRÉSIDENT :**

Je ne suis peut-être pas certain que le ministère des Transports ait dit ça, mais en tout cas. Et quand vous parlez des conflits d'usages, c'est quoi exactement ?

680

**M. GUY HÉBERT :**

Les conflits d'usages, ce qui s'en vient autour de l'autoroute, aussi bien au niveau des règlements municipaux, c'est conflits d'usages. À un moment donné, on peut réglementer certaines productions, on peut interdire certaines productions. C'est des choses comme ça, des conflits d'usages.

685

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, à ce moment-là, ce que vous me dites, c'est que soit la MRC ou soit encore la municipalité pourrait interdire la production de tel type de...

690

**M. GUY HÉBERT :**

Oui.

695

**LE PRÉSIDENT :**

Ah ! oui ?

700

**M. GUY HÉBERT :**

Ça s'est déjà fait. Ça se fait actuellement dans la région.

705

**LE PRÉSIDENT :**

Mais est-ce que c'est réaliste que ça se fasse encore ?

710 **M. GUY HÉBERT :**

Si on suit la tendance, de plus en plus, on peut croire que ça va se faire.

715 **LE PRÉSIDENT :**

Puis pour quelle raison qu'ils feraient ça ?

**M. GUY HÉBERT :**

720 Quand on veut mettre tous les moyens sur le côté, mettons, exemple, municipaux, si je veux faire dézoner un morceau de terre, bien, on va passer un règlement disons qu'on va défendre une production, on va défendre telle affaire. C'est la façon de dire au producteur : *Bien, tasse-toi. On a besoin de ce terrain-là.* Ça se fait sur le territoire de Saint-Jean-Valleyfield.

725 **LE PRÉSIDENT :**

Ah ! oui ? Bon, 16 hectares, c'est sûr que ce n'est pas très grand mais c'est quand même assez grand pour faire peut-être certaines cultures. Évidemment, je ne pense pas que compte tenu de la machinerie, de la largeur des machineries, faire la culture de céréales, c'est  
730 peut-être pas adéquat pour 16 hectares, mais est-ce que ce serait possible de faire, je ne sais pas, moi, par exemple, de la plantation d'arbustes ?

**M. GUY HÉBERT :**

735 Bien, qu'est-ce que vous entendez par plantation d'arbustes ? Des arbres de Noël ?

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non, bien, des petits cèdres. Enfin, pour vendre après ça dans les centres jardins.  
740 Chez nous, je peux dire que je connais bien le Centre jardin Hamel, mais ça ne vous dira pas grand-chose, c'est à Québec.

**M. GUY HÉBERT :**

745 À ce moment-là, c'est du terrain voué, quoi, à de la plantation, à devenir une forêt ?

**LE PRÉSIDENT :**

En fait, ça pourrait devenir une forêt, mais une forêt qui reste quand même à caractère

750 agricole parce que ces arbustes-là sont quand même récoltés très jeunes. Donc, ce n'est pas des  
arbustes que vous laissez vieillir pendant 25-30-40 ans. C'est des arbustes qui ont 2-3 ans, 4  
ans, puis après ça on les met en vente.

**M. GUY HÉBERT :**

755

Je ne suis pas spécialiste en aménagement, ni agronome. Dans le contexte actuel où ça  
pourrait être implanté, je ne suis pas sûr que ça serait propice au développement dû à l'émission  
des gaz à effet de serre, le sel, ces affaires-là. Je ne suis pas convaincu qu'on pourrait y faire  
grand-chose en agriculture.

760

**LE PRÉSIDENT :**

765

À la page 4 de votre mémoire, vous indiquez aussi que le projet aurait pour impact  
d'affecter le drainage superficiel et, le cas échéant, le drainage souterrain des superficies  
cultivées avoisinantes. Est-ce que vous pourriez expliciter un peu plus ce commentaire ?

**M. GUY HÉBERT :**

770

Bien, si vous parlez de drainage souterrain, c'est des drains qui passent à 3 pieds, 2 ½  
pieds, 3 pieds dans le sol. Donc, quand on fait une autoroute, on creuse, on coupe ces drains-  
là. Donc, on change les pentes de drainage. J'en ai subi l'expérience en 90 quand ils ont fait le  
tronçon Châteauguay/Côte Sainte-Catherine. Le système de drainage a été coupé et on refait  
notre système de drainage, sauf qu'on vient changer les pentes et puis il y a des parcelles où ce  
que c'est que les sorties de drain sont plus bas que les fossés. Ça fait que ça, là, c'est plus du  
refoulement dans les drains que de l'égouttement.

775

780

L'égouttement de surface, après une pluie, les fossés sont coupés. Il va y avoir des  
ponceaux, mais ce n'est pas naturel. On change un peu les angles. Parce que les fossés, bien  
souvent les terres agricoles, il y en a à tous les 2 arpents, 2-3 arpents. Là, on va en faire des  
sorties à tous les 2 kilomètres, 1 kilomètre, on va creuser, mais ça change les pentes naturelles  
de l'eau.

**LE PRÉSIDENT :**

785

C'est évident que dans 2 kilomètres, il y en a moins que si vous faites à chaque arpent.

**M. GUY HÉBERT :**

790

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci. On vous remercie beaucoup, monsieur Hébert.

795 **M. GUY HÉBERT :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

800

Nous allons demander maintenant monsieur Denis Leftakis de l'AGA La Citière-Roussillon.  
Bonjour, monsieur !

**M. DENIS LEFTAKIS :**

805

Bonjour, monsieur !

**LE PRÉSIDENT :**

810

Vous allez bien ?

**M. DENIS LEFTAKIS :**

815

Merci de me voir. Je sais que j'avais rendez-vous ce matin et je ne pouvais pas être présent. Une première question que j'ai possiblement, juste pour m'orienter un peu. Est-ce que monsieur Dériger, monsieur Lafond, est-ce que vous êtes du secteur ici ? Est-ce que vous connaissez un peu le secteur des 7 villes comme Candiac, etc.? J'ai cru entendre tout à l'heure que vous êtes plus de la région de Québec. Est-ce que c'est bien le cas ?

**LE PRÉSIDENT :**

820

Dans mon cas, oui, je viens de Québec. Monsieur Dériger ?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

825

Je connais un peu le secteur, oui, absolument.

**M. DENIS LEFTAKIS :**

830

Ce n'est pas négatif. C'est juste pour...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je suis natif de Montréal. Donc, dans le fond...

835

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je peux vous dire que j'ai quand même très visité et je connais bien parce que dans une ancienne vie, je travaillais pour une certaine société d'État dans l'assainissement des eaux. Donc j'ai couvert le Québec au complet. Ça fait que ne vous inquiétez pas de ma connaissance du territoire.

840

**M. DENIS LEFTAKIS :**

Parfait. Puis je vais vous dire, avant que je commence mon mémoire, je vais vous expliquer pourquoi. Il y a un aspect de ce secteur ici que si tu es natif, si tu as vécu, je dirais presque toute ma vie, moi, j'ai vécu dans le secteur ici, donc j'ai grandi à Châteauguay et ça fait des années que je fais affaires dans le secteur de Candiac, La Prairie, Delson, et puis un côté de qu'est-ce qu'on a vu comme développement des dernières années, puis ça, on ne peut pas mettre une valeur, on ne peut pas mettre un chiffre spécifique. C'est une intuition, c'est un *feeling* un peu de qu'est-ce que tu sens. Puis je pense que ça serait important aujourd'hui, quand je vais parler, parce que je ne veux pas lire note pour note qu'est-ce qu'on a écrit, mais je vais essayer de transmettre ce sentiment-là, qui est important au niveau du développement économique.

845

850

855

Donc, je vais commencer en premier par vous expliquer qui est l'AGA de La Citière-Roussillon. Nous sommes en démarche pour essayer d'obtenir notre territoire des 7 villes alentour ici pour devenir une chambre de commerce. On a au-dessus de 230, 250 membres de la région. Ça fait peut-être 20 ans que l'AGA – il y a eu une fusion voilà 2-3 ans – mais ça fait environ 20 ans qu'elle développe le territoire La Citière, qui est La Prairie et alentour, et Roussillon qui est Saint-Constant et alentour.

860

On voit régulièrement nos membres, on fait des réunions, des réseautages. On a eu dernièrement Jocelyne Cazin à une de nos activités, Dany Dubé et d'autres personnes de motivation pour le secteur. On est proche des entreprises qui développent. Moi-même, j'ai une entreprise dans le parc industriel à Delson, une imprimerie, avec mon frère. On a peut-être une vingtaine d'employés, des ventes d'une couple de millions par année. On n'est pas une énorme compagnie, mais on est une PME qui va bien.

865

870

Donc, l'AGA a un *membership*, une variété : de la petite entreprise, la petite *mom and pop* ou une personne, des PME comme moi et des plus grosses entreprises comme Goodfellow, Lafarge, etc. On en a quand même pas mal de belles entreprises. Fruits et Passion. Et on a senti un peu le sentiment alentour de qu'est-ce qui se passe du territoire. Et

l'AGA prend position avec son *membership* de dire on est prêt pour un développement. Donc, c'est un peu qu'est-ce qu'on est, qu'est-ce qu'on veut. Puis on est vraiment concentrer et

875 regarder sur le côté développement économique.

Je sais que quand on a eu les présentations qu'il y avait tous les autres membres ici présents, moi, j'ai été un peu surpris du manque de visibilité du développement économique ou l'aspect que vous avez regardé en tant que développement économique. Vous avez approché le

880 côté environnemental, agricole, même un peu social, je dirais, mais j'ai senti un peu un oubli sur le côté développement économique. Puis, ça, j'y tiens fort pour ça et l'AGA et, éventuellement, on espère devenir une chambre de commerce, y tient fort. Donc, les hommes d'affaires, les femmes d'affaires locaux y croient sérieusement. Et même misent sur un développement à travers d'une autoroute et de la population qui va naturellement venir avec cet

885 endroit-là. Donc, ça, c'est un peu qui et quoi est l'AGA.

Notre mission, naturellement, bien, c'est assez simple et assez clair. On veut un développement économique, on croit qu'on est prêt pour ce développement économique comme, je dirais, toutes les autres associations, mais je crois qu'ici on est prêt pour une explosion

890 d'actions économiques. Puis, ça, je vais vous expliquer en plus long détail bientôt.

Nos intérêts dans le dossier : effectivement encore le développement économique. Et réalisant que les villes de Candiac, Saint-Philippe, la MRC de Roussillon, le CLD de Roussillon ont fait leur ouvrage, ont fait leurs devoirs, ont étudié le cas, nous, on a regardé leurs documents

895 et on réalise que qu'est-ce qu'ils demandent, qu'est-ce qu'ils présentent est entièrement valide et logique dans une perspective du monde qui vient ou qui a habité dans le coin et comprend les problèmes.

Bon, c'est ici l'intuition que je veux apporter. Moi, notre famille, on avait un restaurant à

900 Châteauguay. On s'est fait exproprier une partie du terrain de l'autoroute 30 qui est maintenant existante à partir de Châteauguay v'là environ 25 ans. Il y a eu le développement de cette autoroute-là ou cette partie-là de la 30. Dans le temps, quand on avait eu la crise autochtone, ça faisait des années déjà qu'ils en parlaient de la 30, tout ça, mais après la crise, moi, je me souviens, je voyageais de ma résidence à Châteauguay et je travaillais à LaSalle qui est juste de

905 l'autre côté du pont Mercier, il fallait que je voyage deux heures pour aller, deux heures pour revenir. Ça a détruit beaucoup de petits commerces dans le secteur de Châteauguay quand il y avait eu la crise, puis on n'avait pas d'autres alternatives pour l'autoroute. Finalement, il y a eu des entrepreneurs qui ont dit : *Assez, c'est assez*. Ils ont commencé à bâtir, puis ils ont dit : *On va facturer après le gouvernement*. Donc, il y a eu cette portion-là qui s'est faite.

910

Tout de suite en faisant juste une petite portion de même, je regarde l'accroissement et le développement qu'il y a eu des villes comme Saint-Constant, Sainte-Catherine et d'autres villes alentour. Il y a eu un petit boum économique dans le sens qu'il y avait une communication plus naturelle. Et, avant, Châteauguay était habituée de toujours faire affaires à LaSalle. Le lien

915 naturel, parce que la Ville LaSalle qui est juste de l'autre côté du pont Mercier, c'était plus



facile car il n'y avait pas de chemin direct pour se rendre dans les 7 villes ici.

920 La raison pourquoi je fais la comparaison, c'est que si on voit la croissance que Saint-Constant, Sainte-Catherine a eue, juste par un petit bout de, je pense qu'il y a peut-être 5  
925 kilomètres d'autoroute de la 30, je me dis, si on rajoute une autoroute, même pour l'instant s'il n'y a pas de sortie, on regardera ça dans le futur, mais au moins en avoir une présentement, mais si on fait un bon tronçon Jean-Leman qui considère les impacts économiques, je crois que ça peut affecter tout ce corridor-là à partir de La Prairie jusqu'à Saint-Constant. On regarde le Wal-Mart, les centres commerciaux, on regarde Saint-Constant, le développement des résidences qu'ils ont vécu et qu'ils ont eu. Donc, tout ça, j'imagine, a augmenté ce secteur-là.

930 Pourquoi que le tronçon Jean-Leman présenté par Candiac et Saint-Philippe est si important ? Bien, moi, je vais vous dire, parce qu'on n'a pas l'avantage d'avoir des sorties pendant 9 kilomètres, regardons au moins les sorties... l'avantage que ça peut créer au développement au bout de l'autoroute : le projet intermodal. On y croit fortement parce qu'on croit la position qu'on est ici comparativement à d'autres villes alentour ou d'autres endroits au Québec, on a un avantage naturel. On regarde le projet de développement résidentiel aussi. Bien, tout bon développement économique, il faut que tu aies des citoyens, il faut que tu aies des individus prêts à travailler. Bien, ça, ça soutient la vision du développement économique.

935 Il y a aussi un centre commercial qui devrait apporter une autre valeur pourquoi le monde devrait rester sur la Rive-Sud à la place d'aller tout le temps par les ponts, puis aller magasiner à Montréal, etc.

940 Il y a aussi le projet qu'on a vu tout récemment dans le journal *La Presse*, le mégacentre de 100 M\$, qui parlait de ce centre d'affaires, mais il parlait aussi plutôt du projet de cinéma. C'est tout des projets d'envergure, puis il y a de l'argent sérieux qui va venir. Bien, ça, nous autres, nous croyons que c'est un tremplin pour donner l'explosion, pas seulement économique, mais aussi de résidences, de population qui va finalement avoir une option, à la place de voyager  
945 à l'île de Montréal ou ailleurs pour aller travailler, puis spécialement, on voit ces temps-ci, avec le gaz, comment que ça augmente, d'avoir une option de travailler localement.

950 Présentement, nos chiffres disent qu'environ 60 à 80 % des citoyens de la Montérégie ou de Roussillon La Citière travaillent sur l'île de Montréal et s'en vont. Bien, plus que le gaz augmente, plus que la vie familiale, ils veulent peut-être la garder. Bien, si on leur donne des options locales, ça leur permet de rester sur la Rive-Sud ou dans notre secteur.

955 En ayant dit tout ça, les citoyens qui sont présents ici, le développement qui va se faire, il va y avoir des taxes qui vont être collectées, il va y avoir des taxes qui vont être payées au gouvernement, j'espère additionnelles à cause du développement économique qui devrait venir ici, et puis on a besoin de ça pour soutenir et maintenir une autoroute de qualité et, éventuellement, penser dans nos projets futurs avoir des fonds pour faire un développement

960 additionnellement de la 132. Car on se souvient, originalement, la proposition avait été d'avoir l'autoroute 30 sur la 132. À ce moment-là, v'là une couple d'années de ça, l'AGA et le monde local croyaient que c'était une bonne proposition. Quand ça a changé, puis que c'est devenu que la 30 va se faire en arrière, on n'était pas complètement satisfaits, mais on a dit : regarde, il faut avoir un développement, il faut avoir une autoroute.

965 Quand on regarde dans les 10, 20 ans qui passent, puis on regarde des villes comme Blainville, Boisbriand et alentour, Mirabel, qui a grossi un phénomène incroyable dans les derniers 10 ans, bien, peut-être qu'on peut regarder l'autoroute 640, l'autoroute 440 et les développements, il faut arrêter de manquer le bateau. Il faut présentement prendre l'opportunité qu'on a ici. Et l'opportunité additionnelle qui est le tronçon Jean-Leman. On a décidé qu'on avance avec l'autoroute 30, avançons, mais avançons aussi intelligemment dans nos décisions comment est-ce qu'on veut le faire.

970 Si on regarde la portion de la terre agricole qu'on reprend actuellement avec notre proposition du tronçon Candiac/Saint-Philippe, bien, oui, je suis d'accord un peu dans le sens qui dit : On prend plus de sol, c'est pas bon, tout ça. Mais là si on applique cette logique-là, qu'est-ce qui est arrivé à la logique quand ils ont décidé de prendre l'autoroute 30 et passer carrément dans des terres ? Ça suit pas la logique. Donc, ça ne peut pas être une défense unique. Il faut qu'il y ait d'autres facteurs décisionnels pour être capable de dire où ce qu'on veut le mettre ce tronçon-là.

980 Et je dis la raison majeure pourquoi est-ce qu'on devrait choisir le tronçon Jean-Leman Candiac/Saint-Philippe, ça devrait être le développement économique qui va soutenir les réparations, qui va soutenir l'utilisation de ça et justifier pour... On parle de vouloir avoir un trafic de contournement. Bien, c'est beau de dire aux camionneurs : *Prenez cette autoroute-là, venez par là*. Mais vous savez, c'est économique. S'ils payent parce qu'ils font 10 kilomètres de plus, 985 puis il faut qu'ils payent le gaz, ça ne va pas être suffisant de les convaincre de venir par le tronçon. Il faut leur donner une autre option. Puis on dit : « L'autre option, c'est venez à notre projet intermodal. Venez voir qu'est-ce qu'on a ici. » Puis il y en a certains qui vont peut-être avoir des voyageements qu'il faut qu'ils passent par l'autoroute 30, parce qu'il faut qu'ils arrêtent au projet intermodal.

990 Donc, il y a plusieurs facteurs que, pas seulement est-ce qu'on développe notre économie locale, mais on aide à attiser les camionneurs et les utilisateurs de l'autoroute 30 qui font une autoroute de contournement à venir, tu les motives encore plus de venir utiliser l'autoroute 30. Donc, ça appuie autant, je crois, le gouvernement en faveur d'utiliser ce contour- 995 là que pour nous, les gens d'affaires, pour utiliser et promouvoir le développement économique.

On y croit fortement, puis on a besoin de l'aide du BAPE et du gouvernement de regarder ça sérieusement et prendre ça en considération, cette *snowball* là, cette balle de neige

1000 qu'on a bâtie voilà peut-être 30 ans, puis on l'a laissée glisser en bas de la montagne. Bien, si on  
 1005 met un mur, puis on fait un tronçon Jean-Leman pas bien pensé, puis pas bien réfléchi en regardant le côté activités économiques, vous allez faire exploser la balle de neige à la place de continuer à la faire grossir, puis ça sera à l'avantage de tout le monde. Et c'est ça qu'on demande. C'est regarder ce point-là. C'est tellement important pour être capable d'être à l'avantage de tout le monde. Ça va être un *win-win* pour tout le monde, puis on le croit sérieusement ici.

Donc, ça, c'est un peu sur l'explication, je dirais, plus personnelle que qu'est-ce que vous voyez sur le papier. Juste regarder une couple de mes notes ici avant que je continue.

1010 Aussi, on parle de rejeter les deux propositions que le BAPE ou le ministère des Transports propose. Et la raison simplement, c'est qu'en faisant ce tronçon-là, pas seulement est-ce que vous arrêtez notre développement économique, mais vous faites un effet négatif. Parce qu'on met en péril le projet intermodal. On met en péril le développement résidentiel. On met en péril le centre commercial. Parce que quand il y a une partie du *puzzle* qui commence à  
 1015 aller mal, bien, on sait qu'est-ce qui arrive avec les autres, les autres commencent à *shaker*, ils commencent à regarder ailleurs et, encore, on manque le bateau, puis ils vont aller dans une autre partie de la Montérégie ou complètement à l'extérieur.

1020 Donc, s'il faut absolument avoir un tronçon, si ça ne peut pas être Jean-Leman, on dit qu'on préfère ne pas avoir l'autre, parce que là vous effacez tous nos projets potentiels d'intermodal. On préfère de dire : *Regarde, bien, utilisons la 15. Utilisons la 30, la 15, puis retournons par là.* On sait que ce n'est pas sécuritaire, mais là vous détruisez toutes nos possibilités. Donc, on refuse le tronçon proposé par le ministère des Transports qui est écrit plus en détail dans notre mémoire.

1025 L'AGA, on est 9 membres sur le C.A., toutes des personnes du secteur ici, toutes des personnes qui ont des familles dans le secteur, toutes des personnes et ses membres d'ici. Ils connaissent les besoins. Ils ont vécu pendant plusieurs années. Ils savent qu'est-ce qui est nécessaire. On vous demande de sérieusement nous écouter et nous questionner si vous avez  
 1030 des questions. J'imagine que oui. Et essayez de faire la décision la plus prudente économiquement possible et, aussi, pour la population, le social, c'est tout interrelié, mais si on a une bonne fondation économique développement ici, ça va être *win-win* pour tout le monde. Je pense que ça résume un peu.

1035 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger.

1040 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une question. J'aimerais bien comprendre. Quand vous parlez de développement, on

parle de développement commercial, résidentiel. À date, ce qu'on comprend, c'est que tous ces développements-là se font à l'intérieur du périmètre urbain. Donc, tout ça se fait en zone blanche.

1045 **M. DENIS LEFTAKIS :**

Juste répéter la dernière partie, je n'ai pas compris.

1050 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Actuellement, ce qu'on comprend, c'est que tous ces développements, les développements qui sont prévus, résidentiel et commercial, se font en zone blanche. Bon, le tracé du ministère des Transports, comme il est présenté, il est en zone verte. À part le fait qu'il coupe la plate-forme - ça, je pense que ça, on l'a compris, ça a été bien expliqué - en quoi est-ce  
1055 que le tracé du ministère peut nuire au développement résidentiel et commercial en zone blanche, étant donné que le tracé est déjà en zone verte ?

**M. DENIS LEFTAKIS :**

1060 Ils sont tous interreliés dans le sens que pour avoir un quartier résidentiel pour que le monde vienne vivre dans ce quartier-là, il faut qu'il y ait un besoin, que ce soit d'emplois ou un désir de venir autre que juste : *Ça, c'est le terrain que je veux avoir*, etc. Il faut qu'il y ait un besoin additionnel qui est des entreprises possiblement. Puis je crois qu'au travers du beau projet comme l'intermodal, ça va apporter de la famille pour venir vouloir vivre là. Il y a d'autres terrains  
1065 qui peuvent être développés alentour. Puis il y a d'autres aspects au niveau du tronçon, comme les sorties, les accès directs qui sont présents, les accès plus naturels, plus positifs pour avoir le quartier résidentiel développé plus amplement. Aussi, en le repoussant un peu, bien, ça ôte un peu la distance du bruit et des effets secondaires qu'il y a.

1070 Donc, c'est pour mettre plus d'avantages sur le côté de finalement les convaincre, les citoyens, et le centre commercial de venir dans ces endroits-là. Je veux dire, je ne dis pas que ça va complètement éliminer mais je dis : mettons toutes les faveurs sur notre côté pour qu'il y ait une réussite. Je pense que c'est plutôt dans cet aspect-là. Puis, naturellement, j'inclus le commercial, j'inclus le résidentiel parce qu'il y a une affinité quand même, un lien intangible avec  
1075 l'intermodal. Mais c'est clair que nous autres, notre premier gros majeur problème, c'est l'intermodal qui est en fonction.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1080 J'ai une question de curiosité. Dans votre association, est-ce que vous avez des agriculteurs ?

**M. DENIS LEFTAKIS :**

1085 Si on a des agriculteurs ? Oui, on a monsieur Yves Monette.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1090 Je ne vous demande pas les noms. Non, non.

**M. DENIS LEFTAKIS :**

Oui, O.K. Oui, on en a. Excusez.

1095 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Parfait. L'agriculture, pour vous, dans votre association, est-ce que ça devient une activité économique ?

1100 **M. DENIS LEFTAKIS :**

Absolument. Définitivement. Écoute, moi, j'habite à Mercier, à Ville de Mercier et c'est une belle ville champêtre avec l'agriculture alentour. On croit que ça fait part du développement économique.

1105 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc dans votre position, c'est qu'il faut aussi favoriser le développement agricole.

1110 **M. DENIS LEFTAKIS :**

Oui, absolument.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1115 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1120 Monsieur Leftakis, l'intermodal, ça va générer combien d'emplois ?

**M. DENIS LEFTAKIS :**

Je vais vous dire, ça, c'est une question technique que je ne peux pas vous répondre,

1125 mais on ne peut pas juste s'en tenir aux emplois qui vont être locaux. On parle de camionneurs  
qui vont venir utiliser ça, puis des camionneurs, ils peuvent choisir pour avoir un point de départ,  
bien, habiter dans notre secteur ici, parce que c'est plus facile au niveau kilométrage. Donc, ça  
s'étend plus que qu'est-ce qui est physiquement sur l'endroit. C'est tous les utilisateurs.

1130 Et je suis certain dans vos vies, je le sais dans la mienne, quand j'ai été travailler ou  
quand j'ai été visiter des amis et tout ça, c'est là que j'ai remarqué des villes ou des endroits, puis  
que j'ai dit : *Wow ! C'est beau. Ça serait peut-être bien de venir vivre là.* Donc, il y a des facteurs  
additionnels qui viennent que ça va apporter du monde aussi. Donc, c'est tout interrelié, comme  
je disais, mais je m'excuse, je n'ai pas le chiffre précis.

1135

**LE PRÉSIDENT :**

Il n'y a pas de problème.

1140

**M. DENIS LEFTAKIS :**

Je pourrais vous le faire parvenir.

**LE PRÉSIDENT :**

1145

Je vous remercie infiniment, monsieur Leftakis.

Nous allons prendre une pause d'environ une dizaine de minutes et on vous revient après.  
Merci.

1150

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1155

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur David Smith et monsieur David Koenka de Wonderworks Studios. Ils ne sont  
pas là. Madame Françoise Drapeau Monette. Donc, je sais que ces deux personnes-là sont en  
cours de route. La commission va suspendre ses travaux pour 15 minutes. Ceux qui veulent  
quitter, vous pouvez toujours quitter. Ceux qui désirent rester, vous pouvez toujours rester. Mais  
on va suspendre encore pour un autre 15 minutes en espérant que ces personnes-là arrivent.  
Merci.

1160

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

1165

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1170 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur Smith !

1175 **M. DAVID SMITH :**

Bonjour !

**LE PRÉSIDENT :**

1180 Vous allez bien ?

**M. DAVID SMITH :**

1185 Oui. Excusez le contretemps, mais tout le monde a pris un petit *break*, alors on est prêts.

**LE PRÉSIDENT :**

En fait, deux petits *break*. Très bien. On vous écoute, monsieur Smith.

1190 **M. DAVID SMITH :**

Alors, je vais commencer juste par lire une partie du mémoire qu'on a adressé au BAPE, puis après ça on pourra peut-être discuter plus en profondeur nos points qui nous incommode, si vous voulez.

1195

**L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE.**

**LE PRÉSIDENT :**

1200 Merci, monsieur Smith. Dans votre mémoire, vous indiquez que le tracé suggéré par la Ville de Candiac pourrait respecter vos critères quant à la quiétude des lieux, le niveau d'achalandage et l'accessibilité.

**M. DAVID SMITH :**

1205

Non, non. Je dis qu'à la limite, elle serait acceptable.

**LE PRÉSIDENT :**

1210 Mais, de toute façon, ce n'est peut-être pas ça l'objet de la question. Dans l'ensemble de ces trois critères-là, quel est le poids de votre critère d'accessibilité ? Par exemple, quelle est la prépondérance du critère accessibilité parmi ces trois critères ?

**M. DAVID SMITH :**

1215 Ça serait le deuxième.

**LE PRÉSIDENT :**

1220 Le deuxième.

**M. DAVID SMITH :**

1225 Le plus important, c'est nécessairement la quiétude des lieux. Puis, la poussière, ça va être le troisième.

**LE PRÉSIDENT :**

1230 Donc, sur une échelle de 0 à 100, ça serait...

**M. DAVID SMITH :**

1235 La quiétude, c'est 90 ; l'accessibilité, c'est 60, parce qu'on va toujours réussir à trouver l'endroit, de toute façon. Et la poussière, bien c'est difficile de savoir combien de plus de poussière. Je ne suis pas un expert dans la poussière.

**LE PRÉSIDENT :**

1240 Donc, est-ce que votre projet serait-il quand même valable si l'échangeur était complet, tel que celui proposé par le MTQ ?

**M. DAVID SMITH :**

1245 Probablement. Mais il faut comprendre que ça va être plus difficile à comprendre pour la personne qui arrive pour la première fois, à cause de la façon qu'elle dévie. Justement à l'échangeur au lieu de dévier plus avant. On se comprend géographiquement.



**LE PRÉSIDENT :**

1250 Exact. Afin de pallier à l'inconvénient bruit, si le tracé retenu de l'autoroute 30 passe au sud, vous suggérez au MTQ d'utiliser la terre recueillie par l'excavation du viaduc sous la voie ferrée afin de procéder à la réalisation d'un talus acoustique de 1.8 kilomètre de long, soit de l'autoroute 15 jusqu'à l'échangeur Jean-Leman.

1255 **M. DAVID SMITH :**

Justement, parce que actuellement, vous proposez un talus de 300 mètres de long juste devant la petite maison rouge, si vous voulez, qui en fin de compte ne fait absolument rien pour nous autres. Donc, nous autres, on se dit : Écoute, vous avez de quoi à faire avec la terre que  
1260 vous allez excaver de toute façon. Donc, faites donc un talus acoustique tout le long.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que le nombre de verges cubes ainsi excavées pour réaliser ce viaduc va être  
1265 suffisant pour construire un talus acoustique de 1.8 kilomètre ?

**M. DAVID SMITH :**

Je ne suis pas un ingénieur de route, mais le calcul en question, c'est sûrement  
1270 facilement fait et... probablement oui. Si on regarde la quantité de terre qu'ils ont sorti du trou en question de quelque 80 000 mètres cubes, probablement oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1275 S'il n'est pas possible de réaliser ce talus acoustique de 1.8 kilomètre en raison des coûts, qu'est-ce qui arrive ?

**M. DAVID SMITH :**

1280 Mais, du moins, le réaliser dans la partie en sortant de l'autoroute jusqu'au début de l'échangeur. La partie commerciale, je ne crois pas que ça affecte autant, mais du moins pour la partie industrielle qui est nous autres, qui est une industrie quand même légère, et la partie résidentielle. Probablement 1.2 kilomètre.

1285 **LE PRÉSIDENT :**

Quels seraient les préjudices que votre entreprise subirait par rapport au tracé du ministère des Transports ?

1290 **M. DAVID SMITH :**

Le tracé projeté touche en fin de compte le coin arrière de notre terrain. Donc, ça amènerait plus de bruit dû à sa proximité. À mon avis, que ce soit le tracé de Candiac ou un autre tracé le plus loin possible de notre terrain, comme au bord sur la 132 qui est le plus loin possible, mais si on parle dans les terres, oui, le plus loin possible arrière, qui n'est pas le tracé du ministère qui nous touche directement. Il n'y aura même pas de place pour mettre un talus, à moins que ça soit sur notre terrain.

1300 **LE PRÉSIDENT :**

En fait, quand je lis l'espèce de petit paragraphe, votre premier paragraphe, vous dites :

*Wonderworks a fait l'acquisition d'un terrain en février 2004 à la Ville de Candiac.*

1305 Est-ce que c'est dans la ville de Candiac ou vous l'avez acquis de la Ville de Candiac ?

**M. DAVID SMITH :**

1310 Non. On l'a acquis de Développements Urbains Candiac, mais ça, c'est terminé finalement. Les papiers se sont signés en 2004, mais c'est une offre qui date de 2001. Alors, ça a pris quelques années avant de le réaliser pour X, Y raisons. Mais finalement, on a signé pour le prix d'origine et tout en février 2004.

1315 **LE PRÉSIDENT :**

Votre échéancier de réalisation de construction, c'est quoi exactement ?

**M. DAVID SMITH :**

1320 Les contracteurs sont en train de nous donner les prix actuellement. On devrait être en construction d'ici quelques semaines.

**LE PRÉSIDENT :**

1325 Donc, en principe, vous avez fait une demande de permis à la Ville de Candiac ?

**M. DAVID SMITH :**

1330 En effet, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Et vous avez eu une réponse de la Ville de Candiac ?

1335 **M. DAVID SMITH :**

Ça va sortir dans la dernière réunion du conseil le 3 octobre. Ça a passé au CCU le 18 septembre.

1340 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, à ce moment-là, est-ce que ça serait possible de déposer ces documents-là à la commission ?

1345 **M. DAVID SMITH :**

Absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

1350

Parfait. Et à l'heure actuelle, quand vous allez construire, vous construisez combien de pieds carrés ? Quelle sera la superficie de vos constructions ?

**M. DAVID SMITH :**

1355

285 000 pieds carrés, dont le studio principal est 100 000 pieds carrés et il y a ce qu'on appelle un *back lot* où on tourne des films extérieurs, des décors extérieurs qui sont malheureusement encore plus à proximité de l'autoroute projetée que la bâtisse qui est sur la rue en avant nécessairement.

1360

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger ?

1365 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'aimerais bien comprendre. Vous dites dans le premier paragraphe du mémoire que dans les facteurs déterminants, la proximité de la gare, ce fut un facteur déterminant pour vous dans le choix du site. Expliquez-nous un peu en quoi est-ce que la gare pour vous est un facteur déterminant dans le choix de votre emplacement ?

1370

**M. DAVID SMITH :**

Je n'ai pas compris.

1375

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vous dites dans votre premier paragraphe que la proximité de la gare, ça a été un choix déterminant. Ça a été un facteur important.

1380

**M. DAVID SMITH :**

Ça, c'est la gare qui vient d'ouvrir au printemps ici à Candiac. C'est une gare...

1385

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour les trains de banlieue, oui.

**M. DAVID SMITH :**

1390

C'est ça. Qui ne voyage que le matin et soir et, finalement, le train ne va pas plus loin que la gare qui est à Candiac, et qui se situe justement sur le coin sud-est de notre terrain. Donc, c'est très important parce que avoir le transport en commun pour les gens de la ville, les gens qui restent sur le Plateau Mont-Royal, exemple.

1395

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour les employés ou les gens qui viennent visiter.

**M. DAVID SMITH :**

1400

Exact. Parce que durant un tournage, vous pouvez avoir jusqu'à 1 200 personnes qui vont travailler sur les lieux.

1405

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Le fait qu'il y ait une plate-forme logistique intermodale prévue dans le secteur, est-ce que ça vous cause un inconvénient ?

**M. DAVID SMITH :**

1410

Non, pas vraiment, parce que ça, ça va être plus à l'est et au sud de nous autres. Et la bâtisse principale est assez reculée de la rue, et il y a la bâtisse, la partie logistique des bureaux

1415 et tout qui sont en avant pour empêcher n'importe quoi, le bruit, si vous voulez, qui viendrait d'un autobus. Mais c'est la partie arrière qui est plus exposée à l'autoroute. Parce que les trains, à toutes fins pratiques, ne sont pas un problème. Ils voyagent en dehors de nos heures de tournée, si vous voulez.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1420 Dites-moi, pour la question du bruit, est-ce que vous avez... parce que vous dites dans votre mémoire que vous avez des besoins acoustiques précis. Est-ce que vous pouvez quantifier ce besoin-là ? Est-ce que vous avez un niveau sonore qu'on doit respecter à proximité de votre bâtiment ?

1425 **M. DAVID SMITH :**

Personnellement, non, mais j'aurais l'information si c'est nécessaire.

1430 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ça serait intéressant que vous nous transmettiez l'information, le nombre de décibels.

**M. DAVID SMITH :**

1435 Oui. Ça, on a tout ça. On peut vous le transmettre.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1440 Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

1445 Au niveau de la gare, j'aimerais revenir. Vous avez mentionné que les trains, il n'y en a pas beaucoup. En fait, les trains de passagers, effectivement, je pense qu'il y en a 2 ou 4 départs par jour. 4 départs le matin et 4 le soir.

**M. DAVID SMITH :**

1450 Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

1455 Au niveau des convois ferroviaires, il doit en avoir de temps à autre, j'imagine, également ?

**M. DAVID SMITH :**

Très, très, très rarement. À mon avis, cette ligne-là est quasiment désuète maintenant. Elle s'en va à Saint-Jean-sur-Richelieu. Il n'y en a pas tant que ça qui passent.

1460

**LE PRÉSIDENT :**

J'ai été chanceux., j'en ai vu passer un ce matin.

1465

**M. DAVID SMITH :**

Pas par là. Vous l'avez vu passer comme par ici pour aller à l'autre bout.

**LE PRÉSIDENT :**

1470

Il s'en allait vers le pont Mercier.

**M. DAVID SMITH :**

1475

C'est ça, mais c'est parce que les *tracks*, elles se divisent à Delson ici. Puis, il y en a un qui s'en va vers le pont Victoria et l'autre s'en va à Saint-Jean. Puis celui de Saint-Jean est quasiment désuet maintenant.

**LE PRÉSIDENT :**

1480

Mais il ne s'en allait pas vers Saint-Jean, il s'en allait vers l'ouest.

**M. DAVID SMITH :**

1485

Oui, mais ici, oui. Ils passent ici ensemble, puis là ils se divisent à Delson.

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais il passe devant chez vous de toute façon.

1490

**M. DAVID SMITH :**

Non, non.

1495

**LE PRÉSIDENT :**

Non ?

**M. DAVID SMITH :**

1500 Non.

**LE PRÉSIDENT :**

1505 Il y a deux voies verrées.

**M. DAVID SMITH :**

Il passe sur la 132 où ils sont en train de faire l'*overpass* actuellement.

1510 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1515 Une autre question. Vous parlez que votre projet va amener des retombées économiques intéressantes pour la ville, est-ce que vous pouvez nous préciser un peu plus quel genre de retombées dont on parle ? Est-ce que ça a été quantifié jusqu'à maintenant dans votre projet ?

1520 **M. DAVID SMITH :**

1525 Non, ce n'est pas quantifié. C'est plutôt à la ville de quantifier ça. Quand on parle de ça, on parle d'emplois locaux, oui, une certaine quantité, mais surtout construction résidentielle, l'impact que ça va avoir sur les entreprises de fournisseurs, les gens qui fournissent mettons Réno-Dépôt, genre.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1530 Mais à ce moment-là, jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu d'estimation qui a été...

**M. DAVID SMITH :**

1535 Non, non. Parce qu'on n'est pas reliés avec le gouvernement. Donc, on n'est pas obligés d'avoir ces réponses-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1540

Donc, votre échéancier de construction pour vos bâtisses ?

**M. DAVID SMITH :**

1545

Le 1<sup>er</sup> juin 2006 ou vers.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1550

J'ai une question qui m'embête parce que, hier, on a eu les gens de Développements Cadiac qui sont venus dire que la vente s'est faite dans la saison du printemps, je pense, ou en tout cas en 2002. C'est ça qu'on a pu obtenir. Vous avez acheté en 2004. On essaie de comprendre un peu. Qu'est-ce qui s'est passé en 2002 ? C'était l'offre d'achat ? C'est ça qu'on peut comprendre ?

1555

**M. DAVID SMITH :**

On a fait une offre en 2001.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1560

En 2001.

**M. DAVID SMITH :**

1565

C'est ça. Puis l'offre avait des clauses assez longues avant de fermer. Parce qu'en 2001, il n'y avait absolument rien qui se passait à Cadiac. Donc, ils étaient quand même très ouverts, on avait comme 12 mois avant d'être obligés de procéder avec la vente. Donc, on a pu rallonger ça pour une autre période de 6 mois. Finalement, avec le temps puis les avocats et tout, ça a fait en sorte que ça n'a pas signé avant...

1570

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1575

Peut-être que c'était de l'offre dont il parlait hier, possiblement. Parce que je veux juste voir pourquoi qu'il nous a répondu 2002 si, vous, vous dites que c'est en 2004. Vous n'avez pas de réponse à ça.

**M. DAVID SMITH :**

1580

Non.



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais c'est en 2004 que ça s'est fait. Officiellement, c'est 2004.

1585 **M. DAVID SMITH :**

Ah ! oui, oui, oui. On paye des taxes là.

**LE PRÉSIDENT :**

1590

Mais elles ne doivent pas être élevées.

**M. DAVID SMITH :**

1595

Non, mais le terrain a pris une certaine valeur.

**LE PRÉSIDENT :**

1600

On vous remercie, monsieur Smith.

**M. DAVID SMITH :**

Merci beaucoup.

1605

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Françoise Drapeau-Monette, s'il vous plaît. Bonjour, madame Monette !

**Mme FRANÇOISE DRAPEAU-MONETTE :**

1610

Bonjour, messieurs ! Je m'excuse d'être en retard. On m'avait dit d'arriver à 3h30.

**LE PRÉSIDENT :**

1615

Pas de problème.

**Mme FRANÇOISE DRAPEAU-MONETTE :**

1620

Bonjour, monsieur le président ! Bonjour, monsieur et mesdames les commissaires ! Mon nom est Françoise Drapeau-Monette. Je suis originaire de Sainte-Scholastique, région de Mirabel. J'ai fait partie de l'équipe du regretté Jean-Paul Raymond et Rita Lafond du comité des expropriés de Mirabel de 1970 à 1986, au tout début de l'expropriation. Aussi adjointe à mon

1625 député fédéral de 1986 à 1993. Secrétaire de l'UPA de Sainte-Scholastique une douzaine d'années et, présentement, je suis attachée politique à la députée de Mirabel, madame Denise Beaudoin qui m'accompagne aujourd'hui.

1630 Si je suis ici cet après-midi, à titre personnel et ex-expropriée, c'est pour appuyer les propriétaires des terres agricoles de la Montérégie. Notre vécu à Mirabel, selon moi, devrait servir d'exemple aux dirigeants du gouvernement à savoir ne pas faire une erreur aussi grosse qu'à Mirabel qui est devenue une horreur. Quand je compare, il y a d'aussi belles terres ici dans votre région productive comme il y avait à Mirabel.

1635 Vous, ici, vous avez la chance au moins d'avoir la possibilité d'un tracé autre que de passer sur les belles terres agricoles. Pensez à la relève qui est presque en voie de disparition. Vous savez qu'il y a deux fermes par jour qui disparaissent, ici au Québec. Cet avant-midi, on était à une conférence de presse où des représentants du gouvernement nous ont dit ça, et je le savais aussi étant adjointe et avoir travaillé sur l'UPA.

1640 Alors, moi, je vous dis : Danger, messieurs ! Il faut penser qu'une expropriation détruit, en plus d'un beau coin de pays, des racines, bouleverse des familles en milieu agricole et cela en utilisant les deniers publics, soi-disant pour faire place au progrès. On l'a vécu la place au progrès, nous.

1645 On vous présente une alternative qui pourrait donner le même service, tout en respectant le territoire agricole, du moins qui ferait moins de dommages, je pense. Comme nous sommes en banlieue de Montréal, aussi bien ici qu'à Mirabel, il faut penser que ce sont des agriculteurs et agricultrices qui nous permettent d'être nourris sans dépendre de l'exportation.

1650 Voici les conséquences d'une expropriation inutile. Chez nous, on a connu des maisons dont le feu était dedans, suite à des exercices de pompiers. On a connu des séparations. On a connu des divorces. C'est un peu la même chose, vous allez me dire, mais un divorce, selon moi, c'est encore pire qu'une séparation. On a connu de l'alcoolisme. On a connu des décès, des décès vraiment reliés à ça, qu'on préparait l'encan dans la nuit, et le matin, le propriétaire n'était pas là pour voir liquider ses biens.

1655 En terminant, je vous demande de faire la recommandation nécessaire au gouvernement, car vous savez, ce sera vous, ici présents, qui serez jugés de la même façon que les décideurs de l'expropriation inutile de Mirabel, qui a fait le grand dérangement comparable à la déportation des Acadiens.

1660 Et je voudrais attirer votre attention. On ne peut pas être parfaits dans un tracé que l'on dessine. C'est comme une loi. On voit les failles de la loi quand on la met en application. Je vous demanderais d'étudier sérieusement le circuit, parce que ce que, moi, j'ai étudié de ce

1665 circuit-là, c'est que si on pouvait le changer de place, peut-être – et j'en suis à peu près à 99.7 % persuadée – qu'on débloquerait un peu le pont pour rentrer à Montréal.

Je vous remercie de m'avoir écoutée. J'espère que j'aurai un peu éclairé votre lanterne pour la décision, qu'elle soit à la bonne place.

1670 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Monette.

Monsieur Dériger aurait une question.

1675 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'ai une question, madame. Vous dites qu'il y a deux fermes par jour qui ferment. Excusez-moi le jeu de mots. Pour quelle raison ? Quelles sont les raisons qui sont mentionnées pour ces fermetures ?

1680

**Mme FRANÇOISE DRAPEAU-MONETTE :**

1685 Les raisons qui sont mentionnées, c'est parce que maintenant, pour être agriculteur, c'est plus comme les petites fermes d'autrefois, qu'il y avait une ferme à chaque porte. C'est que ça prend presque trois portes pour faire une ferme. Et quand on met la hache dans une identité de ferme de même, bien, il arrive que le producteur... comme nous, il fallait qu'on s'expatrie pour avoir droit à racheter des terres pour à peu près avoir le même cheptel qu'on avait avant l'expropriation.

1690 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais ça touche plus, j'imagine – je ne sais pas si je me trompe – mais ça touche plus les gens, les fermes familiales ou ça touche tout le monde ?

1695 **Mme FRANÇOISE DRAPEAU-MONETTE :**

1700 Ça touche tout le monde, je vous dirais, moi. Ça touche vraiment tout le monde parce que la relève aujourd'hui, elle a un petit peu de difficulté. Elle rencontre des embûches qu'on a mises sur sa terre, elle a beaucoup de difficulté à prendre le dessus. Autrefois, on héritait des biens de nos parents ; maintenant, on hérite des dettes de nos parents. Vous comprenez ?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui. Merci.

1705

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, madame.

1710 **Mme FRANÇOISE DRAPEAU-MONETTE :**

J'avais même chez nous, hier, j'ai commencé, j'ai une pétition que je n'ai pas eu le temps de faire circuler, mais j'en ai déjà deux pages et demie. J'aimerais ça la déposer.

1715 **LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr. Avec plaisir. Vous pouvez la déposer à madame Poliquin à l'arrière et il n'y aura aucun problème, madame Monette.

1720 **Mme DENISE BEAUDOIN :**

Si vous permettez ?

**LE PRÉSIDENT :**

1725

Oui, allez-y, madame.

**Mme DENISE BEAUDOIN :**

1730

Alors, moi, j'accompagne madame Drapeau-Monette à titre d'ex-procureure des expropriés et non comme députée de Mirabel. Et c'est à son titre personnel qu'elle vient exprimer ce qu'elle a vécu. Et je corrobore tout ce qu'elle dit, parce que je l'ai vécu moi-même à titre de procureure.

1735 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.

**Mme DENISE BEAUDOIN :**

1740

Une expropriation sur les terres agricoles, c'est inadmissible.

**Mme FRANÇOISE DRAPEAU-MONETTE :**

1745

Moi, je vais vous dire que je ne souhaite pas à mon pire ennemi d'être exproprié. On l'a vécu. Si vous saviez l'enfer qu'on a vécu, qu'on a connu. Puis de partir de... arracher nos racines.

1750 Je vais vous faire une petite citation cocasse. On a déménagé, famille, chat, chien. Le chat est reparti, puis il s'est en retourné à notre maison à Sainte-Scholastique. Je n'ai jamais compris comment il avait fait pour traverser la rivière du Nord. Mais vous pouvez voir que les liens, les racines, c'est un animal, puis lui, il n'a pas accepté de se faire exproprier.

1755 Alors, nous autres, les humains, c'est un vide, un vide qui se fait en nous, qu'on n'est jamais capable de récupérer. Même si on se replace à un autre endroit, on pense toujours à notre chez-nous. Parce que les amis ne sont pas les mêmes, on s'en fait d'autres. Les écoles, ce n'est pas les mêmes. Enfin, c'est un déracinement total. J'attire votre attention sur tout ce que je vous ai dit. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1760 On vous remercie infiniment, madame, de votre présence et de votre participation. Merci. Merci, madame.

1765 Très bien. Le droit de rectification. Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1770 Monsieur le président, monsieur le commissaire, dans le mémoire présenté par monsieur Caza et monsieur Gagnon, un premier fait. Je rappelle que le décret 482-2004 nous permet de construire l'autoroute 30 parallèlement à l'autoroute 15 jusqu'à l'échangeur 15/132. Je peux vous garantir, monsieur le président, que si on pensait que c'était faisable, on ne serait pas devant vous aujourd'hui. L'exercice qu'on a fait d'une étude d'impact et des audiences publiques, si on avait pu l'éviter en construisant dans l'axe de la 15, on l'aurait fait. Donc, pour nous, ce n'est pas faisable et ce n'est pas quelque chose qu'on a écarté rapidement. On l'a analysé avant de conclure que c'était pas faisable.

1780 Monsieur Caza a ramené l'exemple que, oui, il y avait des fusions d'autoroutes ailleurs. C'est vrai. Vous vous rappellerez qu'en partie 1 des audiences, on a aussi cité que ces endroits-là avaient tous des problèmes, des problèmes de sécurité, des problèmes de congestion. Alors, il faut se rappeler ça.

1785 La disponibilité des données de l'enquête origine-destination 2003. Il faut se rappeler que l'étude d'impact, on l'a déposée au ministère de l'Environnement en décembre 2004. Donc, c'est une étude d'impact qui a été faite à l'été et à l'automne, et une étude de circulation, dans ce cas-là, qui a été faite à l'été et à l'automne 2004, et, à l'été et à l'automne 2004, les données de l'enquête 2003 n'étaient pas disponibles. Et ce qu'on dispose maintenant, c'est des données brutes mais qui ne sont pas encore entièrement validées encore. Donc, c'est clair qu'à ce moment-là, on ne les avait pas. Donc, je maintiens ce que j'ai dit à ce moment-là.

1790 Jean-Leman ajoute 52 M\$ au projet de la 30. Il faut le voir en perspective. Si on devait passer sur la 15, on ajouterait 69 M\$. Donc, Jean-Leman coûte moins cher que passer sur la 15.

1795 Monsieur Smith, je vous signalerai simplement que les deux studios de Mel's Cinéma sont situés le long de l'autoroute Bonaventure à Montréal. Donc, ça doit être faisable. Et j'ajouterai que la politique sur le bruit routier du ministère des Transports ne nous oblige pas à protéger des installations industrielles. Ce qu'on protège avec cette politique-là, c'est des institutions, le domaine institutionnel, donc des écoles, des hôpitaux et des secteurs résidentiels. Donc, on n'a aucune obligation de protéger des secteurs industriels. Et, de toute façon, ce qu'on protège, c'est le climat extérieur et non pas le climat intérieur.

1800 Ça met fin à mes rectifications, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

1805 Merci, monsieur Fournier. Ceci termine cette séance de cet après-midi. Nous nous reverrons ce soir à 19 h. Merci.

\*\*\*\*\*

1810 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

1815 \_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**