

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme CLAUDETTE JOURNAULT, présidente
 M. JEAN PARÉ, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE L’AUTOROUTE 30
DE SAINTE-CATHERINE À L’AUTOROUTE 15
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 25 mars 2002, à 19 h
Salle de réception Les Écluses
4625, boulevard Marie-Victorin
Sainte-Catherine

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 25 MARS 2002..... 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

RENÉ VAILLANCOURT 2

COMITÉ PARC DES RAPIDES INC. :

LOUIS SALCONI, RICHARD MAROIS 5

DENIS BILODEAU..... 10

AZIMUTH MACHINERIE :

LOUISE FORGET 16

REGROUPEMENT DE CITOYENS REPRÉSENTANT LE TRACÉ SUD :

BERTHOLD ROBIDOUX..... 21

REPRISE DE LA SÉANCE 24

CONSEIL INTERMUNICIPAL DE TRANSPORT ROUSSILLON :

GILLES MELOCHE, CLAUDE FLEURY, MICHELLE CHABOT 25

CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT BEAUHARNOIS-SALABERRY :

FRANÇOIS DEROME 31

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD :

DENIS MARCIL, GILLES BLIER..... 36

DROIT DE RECTIFICATION :

MTQ : RÉJEAN BEAULIEU 36

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Alors, bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

10 Comme vous le savez, en vertu du mandat que nous avons reçu, la commission devra remettre le rapport d'audience publique au plus tard le 18 juin prochain. Alors, ce rapport devra faire état des constatations et de l'analyse de la commission.

15 Au nom de la commission, je vous remercie d'abord de l'écoute et du respect mutuel que vous vous êtes témoigné en première partie. Nous vous demandons de continuer de travailler dans ce sens-là. Nous avons à trouver des solutions ensemble pour que le projet, s'il se concrétise, se réalise dans le plus grand respect de tous. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on va travailler avec vous au cours de la semaine.

20 Il y a cinq séances de prévues, puisque 77 mémoires ont été reçus jusqu'à ce jour au secrétariat de la commission et 32 signataires ont choisi de le présenter devant la commission.

25 Alors, la deuxième partie se déroule différemment de la première. Elle a pour but d'écouter les gens sur leur perception, sur leur vision d'un projet, comment ils voient la concrétisation d'un projet, alors c'est consacré à l'expression des opinions. Il n'y a pas de témoignage du promoteur ou des personnes-ressources en deuxième partie.

30 Alors, vous avez déjà fait affaire, je sais, à plusieurs reprises avec le secrétariat de la commission, madame Ginette Giasson vous a cédulé un moment pour votre présentation et vous savez qu'on vous demande de le faire le plus court possible, de cibler votre message. La commission a déjà lu l'ensemble des mémoires qui ont été déposés. Elle posera des questions, au besoin, pour valider ou vérifier des hypothèses. Mais cependant, ne cherchez pas, par les questions que nous posons, si nous sommes pour ou contre, ou plus ou moins pour ou plus ou moins contre, nous cherchons à être le plus neutre possible, mais à bien comprendre les préoccupations de chacun et voir si on peut trouver des solutions ensemble.

35 Alors, vous allez être appelés à venir présenter votre mémoire. Donc, par la suite, nous allons poser des questions, au besoin, pour vérifier des choses. Et nous vous demandons d'être bien à l'écoute des gens. Chacun a fait son possible pour s'exprimer. C'est un exercice de démocratie qu'on vit ensemble, alors ça implique du respect pour les opinions. Parce que la démocratie, c'est exercer un choix. Alors, c'est ça qu'on va faire ensemble, on va écouter les gens et s'assurer qu'on les comprend bien. Chacun a droit à son opinion. Alors, on vous demande d'éviter d'applaudir ou de faire quelque commentaire que ce soit. La table des participants est près de la commission pour éviter que les gens sentent qu'il sont une pression, alors on va discuter avec eux.

40

45 Maintenant, s'il y a des choses qui ne sont pas exactes lors des témoignages, ça ne veut pas dire des opinions, mais des faits, s'il y a des faits qui sont dits lors d'un témoignage ou qui peuvent être écrits dans un mémoire et lesquels seront rendus publics au moment de sa présentation, à ce moment-là, je vous demanderais de bien vouloir vous inscrire au registre pour exercer votre droit de rectification.

50 Il va y avoir deux périodes de rectification mais c'est très court. On demande aux gens de dire: *Bon, nous avons entendu qu'il y aurait tant de camionnage, par exemple, à partir de telle année. Or, j'ai bien lu dans les documents tel autre chiffre+ et c'est tout. On vous demande de ne pas commenter, pas de pression sur personne, uniquement des faits, à ce moment-là.

55 S'il arrivait que suite à ces rectifications, vous ayez encore d'autres rectifications à faire, vous pouvez avoir d'autres informations, vous être bienvenus de le faire mais cette fois-ci par écrit. Alors, c'est pour éviter qu'il y ait un débat contradictoire. L'audience n'est pas un débat contradictoire. La deuxième partie, c'est place à votre opinion. Alors, vous pourrez
60 communiquer avec nous.

 Maintenant, si des gens veulent encore s'exprimer et ils ne l'ont pas fait ou ils souhaitent compléter leur mémoire, vous avez une semaine pour le faire. Après ça, ça va être très difficile pour nous d'en tenir compte, nous avons des délais très courts et nous allons travailler à
65 l'intérieur de ces délais.

 Je vous souligne que les centres de consultation demeurent ouverts jusqu'à la fin du mandat, jusqu'à la fin du dépôt du rapport. Et toutes les transcriptions seront déposées dans ces centres puisque l'audience publique est prise en sténotypie. Et comme la première partie,
70 tout ce qui est dit, on pourra le consulter dans les transcriptions.

 Alors, sans plus tarder, nous allons commencer la séance. Alors, c'est monsieur René Vaillancourt qui est appelé.

75 **M. RENÉ VAILLANCOURT :**

 Bonsoir!

80 **LA PRÉSIDENTE :**

 Bonsoir!

M. RENÉ VAILLANCOURT :

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DU MÉMOIRE)

LA PRÉSIDENTE :

Merci de votre témoignage, monsieur Vaillancourt. Nous avons quelques questions.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Oui, merci, madame la présidente. Monsieur Vaillancourt, vous dites à un moment donné dans votre mémoire:

**Fondamentalement, l'autoroute 30 est une priorité nationale pour faciliter le trafic en grand transit.+*

Et donc, vous préconisez qu'on se concentre sur résoudre ce problème-là au moyen d'une autoroute. Là, ensuite, vous dites, par ailleurs:

**La route 132 et ses problèmes constitue un autre dossier, donc transit local et régional.+*

Dans votre esprit, si l'option qui était retenue, c'était le tracé sud, est-ce qu'on pourrait continuer à vivre avec la 132 comme elle est là? Et, sinon, est-ce qu'il faudrait faire les deux en même temps, selon vous?

M. RENÉ VAILLANCOURT :

La 132, ça fait déjà un petit bout de temps qu'ils ont commencé, dans le fond, à faire des améliorations. On pense, dans le bout de Candiac, ils ont rajouté des 3 voies, il y a plusieurs entrées de... lorsqu'on sort des villes, dans le fond, bon, ils ont facilité l'entrée sur la 132. Je pense que dans cet esprit-là, on pourrait continuer à l'améliorer puis vraiment s'occuper de la 30 tracé sud de façon indépendante.

Moi, en tout cas, je travaille en ville. Tous les matins, je pars environ à 7 h, 7 h 15, ça me prend environ 5 minutes me rendre jusqu'à la 15. Donc, je ne considère pas encore que c'est critique au point de dire que ça prend une solution immédiate. Ça, c'est mon opinion.

C'est sûr que s'ils peuvent améliorer certains aspects, oui, mais pas au détriment de faire le tracé nord. Ça, c'est clair dans mon esprit.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord. J'avais une deuxième question. Vous redoutez l'ampleur du chantier pour l'autoroute. Est-ce que malgré tout, les réaménagements de la route 132 n'entraînent pas aussi, quand ils se font, des inconvénients à la circulation aussi? Comment ça se compare peut-être, selon votre expérience?

M. RENÉ VAILLANCOURT :

Ce qui arrive, c'est évident, c'est aussitôt qu'il y a quelque chose qui se passe sur la 132, on dévie le trafic de façon naturelle sur Marie-Victorin. Moi, je viens de Sainte-Catherine, puis c'est automatique, il y a des engorgements qui se passent. Mais là, on parle de travaux ciblés sur la 132.

Si on parle de travaux majeurs comme c'est prévu, je n'ose même pas croire qu'est-ce qui va se passer. Ça va être l'enfer. Mais le monde...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Même si dans le projet tel que présenté, ils promettaient d'y avoir des voies de contournement qui utiliseraient l'emprise?

M. RENÉ VAILLANCOURT :

Il y a toujours des arrangements qu'ils font, même dans les travaux mineurs sur la 132 au cours des dernières années, ils s'organisent dans le fond pour faciliter, mais c'est automatique, aussitôt qu'il y a quelque chose qui bloque le moindrement, le monde, dans la région en tout cas, ils prennent d'autres routes, puis il n'y en a pas d'autres routes d'une ampleur suffisante pour absorber ce qui se passe sur la 132.

C'est pour ça que c'est évident que le monde vont passer dans les petites rues des villes de chaque côté. Mais là, on parle de trois ans, minimum.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

J'avais une dernière question que je rattachais à une des dernières choses que vous dites avant de donner votre conclusion, vous dites que vous ne souhaitez pas revivre un autre Décarie.

Dans l'hypothèse où malgré tout X là je prends, dans le fond, une autre question que la première que j'ai posée X s'il fallait que l'hypothèse de l'autoroute dans l'axe nord, donc dans l'axe de la 132, se réalise, est-ce qu'il y a des modifications ou des éléments qui atténueraient certains des aspects que vous redoutez dans le projet tel qu'il est présenté à l'heure actuelle?

M. RENÉ VAILLANCOURT :

Non. Moi, je considère que le fait d'encaver quand même la route si jamais le tracé nord est obligatoire, je pense que c'est la meilleure approche, sinon, on va vivre avec des voies surélevées pour... puis à ce moment-là, de nos maisons, on va voir tous les *overpass* qu'on appelle. Donc, si on était obligé d'avoir la 30 sur le tracé nord, je trouve que l'effet de l'encaver, dans notre cas, c'est moins...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

C'est moins pire que surélevé.

M. RENÉ VAILLANCOURT :

C'est ça. Quand je parle de Décarie, c'est évident qu'il y a la laideur du trou, mais l'effet aussi qu'il y a une autoroute qui passe en plein milieu d'une ville.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci, monsieur Vaillancourt.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Vaillancourt.

M. RENÉ VAILLANCOURT :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Nous invitons maintenant le porte-parole du Comité parc des Rapides, s'il vous plaît.

M. LOUIS SALCONI :

Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire.

LA PRÉSIDENTE :

210 Bonsoir!

M. LOUIS SALCONI :

215 J'ai amené mon *bouncer* avec moi.

LA PRÉSIDENTE :

220 On n'est pas méchant!

M. LOUIS SALCONI :

225 Non, non, c'est un bon monsieur. C'est ma page de garde.

LA PRÉSIDENTE :

230 D'accord. Alors, je vous demanderais de présenter votre collègue.

M. LOUIS SALCONI :

235 Oui, excusez-moi. Monsieur Richard Marois, Résidant vert. C'est lui qui nous a amenés dans ce dossier, c'est pour ça que je lui ai demandé de s'asseoir avec moi.

LA PRÉSIDENTE :

240 C'est bien.

M. LOUIS SALCONI :

245 Ça, c'est ma page de garde dans mon mémoire. Puis je suis passé justement sur Décarie, puis c'est ça qui est arrivé à ma page de garde par la pollution qu'il y a là et etc.

LA PRÉSIDENTE :

250 Alors, est-ce que vous allez faire un dépôt différent de votre mémoire?

M. LOUIS SALCONI :

255 Non, madame, non, non. À l'exception, c'est que j'ai inclus deux annexes, la première annexe étant la lettre que j'ai lue la dernière fois, celle que j'adressais au ministre Boisclair

250 demandant la suspension d'audience puis le moratoire sur les travaux. Ça, c'est incluant l'accusé réception, etc., de la lettre.

La deuxième annexe, c'est la lettre que nous avons adressée au chef Jos Norton l'informant de la situation suite... en tout cas, c'est que sur demande, on nous a demandé:
255 *Que c'est qui se passe?+ Donc, nous avons pris sur nous d'écrire au chef Norton et au Conseil de bande. Et c'est ça qu'on a annexé, parce que c'est public, puis ça concerne... puis nous, on est loyal dans nos débats. D'accord?

Alors, je vais commencer. La lettre qui était adressée au ministre, que j'ai lue ici, avait
260 comme titre *Pour quelques épis de maïs*. Vous allez pouvoir le constater lorsque vous verrez l'annexe 1. Maintenant, c'est *Pour quelques épis de maïs... suite...*

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DU MÉMOIRE)

265 Le Comité parc des Rapides, nous, on siège à plusieurs tables de concertation avec différents ministères au niveau provincial, fédéral et même municipal. Puis on en a des chiffres, puis des données, puis des ci. Nous, on n'est pas ici pour passer pour des scientifiques, on n'est pas des scientifiques. Nous, on est des *coeurdistes*, on marche avec le cœur et on marche avec notre intelligence. Puis ça, c'est en masse pour pouvoir intervenir dans des petits
270 dossiers comme celui-ci.

(L'INTERVENANT POURSUIT LECTURE DU MÉMOIRE)

On a puisé dans la banque du ministère des Transports leur graphique du plan de la rue
275 Brébeuf, puis on rajouté *C'est NON!!!+ dessus, *C'est NON!!!+.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez au présent mémoire, nous vous prions d'agréer, madame la présidente, monsieur le commissaire, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

280 On va envoyer, à partir de demain matin, copie conforme à l'Honorable Serge Ménard, au Grand Chief Joseph T. Norton et aux médias nationaux. Bon, le dépôt final, est-ce que je vous le donne à vous ou à madame Giasson?

285 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Giasson.

M. LOUIS SALCONI :

290 Je vous remercie beaucoup. Est-ce que vous avez des questions?

LA PRÉSIDENTE :

295 Oui. Monsieur Salconi, votre organisme, vous vous occupez des questions
environnementales?

M. LOUIS SALCONI :

300 Oui, madame.

LA PRÉSIDENTE :

305 En ce qui a trait -- bon, on sait que la question environnementale, ça comporte non
seulement les aspects biophysiques mais aussi les aspects sociaux et humains. Dans votre
rapport, vous traitez surtout des aspects sociaux et humains.

310 Maintenant, en ce qui a trait aux aspects biophysiques, est-ce que vous avez des
considérations particulières à nous faire part en ce qui a trait, par exemple, à la faune, à la
flore, aux habitats, à des questions qui devraient nous être soumises pour considération?

M. LOUIS SALCONI :

315 Vous dites que vous avez commencé à en lire des mémoires. Vous avez sûrement pris
connaissance du mémoire du Comité ZIP Ville-Marie? Bon, bien, j'ai endossé ce mémoire-là.
S'il y a un petit peu, un brin de scientifique là-dedans, je fais part à ça. Quiconque vous
déposera des chiffres scientifiques qui sont valables, je suis d'accord avec ça. Qu'ils soient pour
ou contre ma propre position, je leur fais confiance.

320 Je l'ai dit tantôt, nous, on n'est pas des, on ne joue pas le jeu des scientifiques. Ce
n'est pas notre job. Nous, notre job, c'est de faire des pressions en sensibilisant la population
de leurs droits quant aux usages du fleuve Saint-Laurent et de ses bassins versants.

LA PRÉSIDENTE :

325 D'accord. Maintenant, je ne vous demande pas de témoignage d'expert. Vous êtes
expert, les citoyens sont experts de leur milieu, c'est dans ce sens-là que je vous demande si
vous avez des choses à nous souligner concernant justement des préoccupations en termes
d'habitat ou si, dans ce cas-ci, vous estimez que c'est principalement les aspects socio-
330 économiques qui prennent la place.

M. LOUIS SALCONI :

335 Je peux vous donner des constatations, pas de problème. J'ai d'ailleurs travaillé à la traduction du mémoire de madame Johnson qui vous sera présenté après-demain, puis que je vais m'asseoir avec elle et traduire paragraphe par paragraphe. De cette manière-là, il n'y aura pas de problème de quelqu'un en arrière pour dire: *T'as pas fait une bonne job+. O.K.? Bon.

340 Oui. C'est que lorsqu'on construit ces genres d'autoroute-là, où qu'ils soient, c'est pour ça que je disais que c'était le moindre des deux maux, parce que même l'option sud, c'est un mal aussi, parce que ça va créer des stagnances d'eau. L'eau ne drainera pas bien, puis il va y avoir perte de végétation à ces endroits-là. Les terres ne draineront pas bien, à moins justement que vous prévoyiez un nouveau système prêt à parer à ce problème-là. Parce que c'est ça qui
345 va se passer.

Aussi, moi, je demeure à LaSalle. Je prends au moins dix fois par semaine l'autoroute Décarie. Les journées d'été, l'autoroute Décarie, là, si moi, disons que je vais être sur la voie de service, puis je regarde l'autre côté de la voie de service, sur l'autre voie de service, je vois
350 un flou. Pareil comme quand qu'on regarde au loin sur la route puis qu'on voit un mirage qui se lève de l'asphalte là, c'est le même, même effet que ça me donne.

C'est pour ça que j'ai niaisé avec un graphique pour vous le montrer justement. C'est que ça va donner cet effet-là. Les personnes qui demeurent sur ce côté-ci de la 132 ne pourront plus regarder l'autre bord de la rue comme avant, surtout avec le principe... là où vous allez être
355 obligés de mettre des murs de béton peut-être 4 pieds de haut, des coupe-neige qu'ils appellent pour isoler les voies de service de la voie en dépression, il va y avoir un muret de ciment ou de n'importe quoi là, ça c'est un coupe-vue. Puis à d'autres endroits, vous allez avoir des coupe-son. C'est *laïte*. Par extension, c'est très *laïte*. Puis *laïte*, c'est plus laid que laid.

360 O.K.? Vous m'avez demandé des questions.

LA PRÉSIDENTE :

365 D'accord, c'est beau. Une dernière question. Advenant que le projet soit autorisé et que ce soit l'axe nord, la 132 qui soit retenue, est-ce que vous voyez des choses qui devraient être améliorées pour la rendre plus acceptable? Avez-vous pensé à des choses dans...

M. LOUIS SALCONI :

370 Madame la présidente, je vais être bien franc avec vous. Moi personnellement, je ne suis pas un monsieur qui est bien riche, mais je suis prêt à emprunter de l'argent pour payer pour de la *garnotte* pour condamner les accès aux routes puis au pont si jamais ce projet-là passait. Merci.

375 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est une façon de voir les choses.

380 **M. LOUIS SALCONI :**

Bien!

385 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie de votre témoignage.

M. LOUIS SALCONI :

390 Bienvenue, madame.

LA PRÉSIDENTE :

395 Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît.

M. DENIS BILODEAU :

Madame la présidente, monsieur le commissaire, bonjour.

400 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

405 **M. DENIS BILODEAU :**

Denis Bilodeau, Saint-Constant, pour l'autoroute 30 sur la 132. Depuis 40 ans, je réside dans le secteur de Saint-Constant, Delson, Sainte-Catherine. Depuis 1970, environ, tout ce qui se vend ou se construit dans le secteur avoisinant la 132 est conscientisé qu'il y aura une autoroute qui va s'installer, la fameuse autoroute 30, et que les expropriations sont en
410 marche.

En 94, j'ai vendu ma maison à Saint-Constant, à l'automne. En 95, je cherchais une maison, j'en ai trouvé une qui probablement faisait mon affaire, mais elle était près de la 132. C'est sur le Croissant Magellan. C'est près du Burger King, là. Je me suis posé la question, parce qu'en 95, l'autoroute, personne savait les tracés encore qu'est-ce que ça allait avoir de
415 l'air, ça fait que je me suis dit: avec l'autoroute 30, je ne prendrai pas de chance, vu que c'est la rue Saint-PierreXboulevard des Écluses, sûrement qu'il va y avoir un *overpass* ou quelque chose comme ça, puis ça va être un trafic, beaucoup de bruit. J'ai pas pris de chance, j'ai refusé d'acheter là.

420

En 95, j'ai trouvé une autre maison qui me semblait très intéressante, à Saint-Constant. Je trouve une maison à Saint-Constant et, comme voisin immédiat, c'est une zone verte, une zone agricole: tranquillité, la *Loi de la protection agricole* qui me semble très sérieuse. Je fais des démarches au bureau du Service public de la Ville de Saint-Constant, questionne sur le zonage, questionne sur les sortes de construction qui peuvent être alentour. La Ville est très claire: *Écoute, il n'y a pas de construction qui va se faire là, c'est zoné vert.+ Sur la carte de zonage, on ne voit même pas aucun plan du deuxième tracé de l'autoroute 30, en 95.

425

430

Ça fait qu'avec ces choses-là, j'ai acheté la maison. En 1998, on a eu des échos du tracé sud. Avant 98, tout était caché ou presque, seulement que peut-être les villes étaient au courant ou le ministère. En 2002, il y a eu un nouveau rôle d'évaluation triennal qui a passé. J'ai contesté l'évaluation parce qu'un énorme préjudice m'a été fait avec le tracé sud qui s'implante, une possibilité que l'autoroute passe là.

435

Advenant le cas où je veux vendre ma propriété, elle ne vaut plus la même valeur, avec la possibilité d'un *overpass* de 1 kilomètre et de 7 000 poids lourds qui peuvent transiter à tous les jours. Je crois que je suis le seul à avoir contesté l'évaluation du nouveau rôle triennal. Mes voisins immédiats, je ne suis pas sûr, mais je pense que c'est des maisons pour dormir, ça fait que...

440

445

En supposant que le tracé sud soit retenu, qu'adviendra-t-il de nous, propriétaires qui n'avons pas choisi X et j'insiste pour dire *choisi+ X de vivre dans ce futur environnement? Et je voudrais dire à la commission que nous aussi aurions le droit d'avoir un deuxième tracé. Car enclaver un territoire agricole équivaut à changer le zonage et, par le fait même, ridiculise la loi agricole.

450

Terre agricole pour terre agricole, vous pourriez en sauver en changeant quelque peu le tracé. Je ne suis pas un expert, mais peut-être que ça pourrait rallonger le tracé de 2 à 10 kilomètres, mais ce n'est pas plus grave que ça, c'est de l'asphalte puis du gravier. Avec probablement des *overpass* pour accommoder les agriculteurs, mais pas comme sur la 30 qui existe entre Châteauguay puis Sainte-Catherine, parce qu'il y en a seulement qu'un.

455

Dites bien au gouvernement que les agriculteurs ne sont pas des spéculateurs. Ils pensent à ceux qui vont leur succéder. Et le gouvernement a le devoir de penser à long terme, car il faudra toujours nourrir la population.

460

Depuis la construction du pont Mercier, il y a la route 132, de juridiction provinciale, de plus en plus achalandée, et il est devenu un axe principal pour le réseau routier. Je l'ai connue à trois voies, extrêmement meurtrière X j'ai des amis qui sont morts sur cette route-là X puis à cinq voies et, avec l'augmentation du trafic, encore dangereuse et meurtrière. J'ai de la famille qui ont eu des accidents sur la 132, souvent. Quand j'ai de la visite qui vient chez moi, le mot

d'ordre: *Si vous êtes sur une rue transversale à la 132, partez pas le premier sur la lumière verte, attendez. Vous risquez votre vie.+

Depuis 1970, tout s'est développé en fonction de cette route et la nouvelle autoroute. Que ce soit commerces ou industries et même des constructions de logements, bloc appartements, ils se sont implantés sûrement pour spéculer sur les terrains en vue de l'autoroute 30. On nomme pas personne.

Oublions pour un instant l'autoroute 30. On a besoin d'un boulevard urbain, c'est évident. Prendre l'exemple sur le boulevard Taschereau, c'est le plus ridicule des exemples. D'après moi, il faudra la même route que le ministère propose, sauf qu'elle ne sera pas en dépression, ce qui implique des *overpass*. Il y aura quand même pollution par le bruit, pollution par le béton X j'entends notre horizon visuel X et pollution par les gaz. Et, de plus, on devra retourner à la nature la partie de l'autoroute 30 qui va porter à controverse, c'est-à-dire le tronçon qui ne sera presque plus utilisé. Deux routes pour aller à la même place, c'est pas trop bon.

En conclusion, je ne crois pas que tous les professionnels qui ont oeuvré pour le projet de l'autoroute 30 sur la 132, que ce soit au niveau fédéral, provincial, municipal, industriel, commercial et même privé, ont tous pu se tromper à ce point-là dans leur décision, qu'à mon humble avis est la plus intelligente et la plus sécuritaire, et surtout il faut tenir compte que ce seront des commerces qui seront les voisins immédiats de l'autoroute et que la plupart n'y passe que huit heures par jour.

De toute façon, que ce soit l'autoroute ou un boulevard urbain, il y aura de la construction, veux, veux pas. Quand on a choisi d'acheter après la décision d'exproprier pour une autoroute, on doit s'attendre à ce que cette autoroute passe, à nos risques et périls.

J'ai remarqué qu'à chaque fois qu'une route veut s'installer et que ça ne fait pas l'affaire du monde, on dit: *Envoyez-la dans le champ avec les vaches+ et on fait passer les protecteurs de la loi agricole pour des clowns. Si on demeure près d'une voie ferrée, on doit s'attendre qu'il va passer des trains. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. On a quelques questions pour vous.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Bilodeau, vous semblez être un citoyen qui connaît particulièrement bien la route 132 actuelle.

M. DENIS BILODEAU :

Très bien.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Et je pense que vous reconnaissez que, en soi, comme on la connaît actuellement, ce n'est pas un milieu agréable de vivre aux abords de cette route-là.

Dans l'hypothèse où l'autoroute était construite dans l'axe de la 132, bon, vous avez évoqué vous-même qu'il y a des inquiétudes qui persistent à ce sujet-là. Est-ce qu'il y a, soit dans le projet tel que présenté, d'autres mesures que vous verriez pour que, malgré tout, cette route-là ou la combinaison d'autoroute et de voies de service soit plus sécuritaire, dans la mesure où il y a des problèmes de sécurité que vous avez évoqués, soit plus acceptable si vous voulez.

En d'autres termes, vous êtes partisan que l'autoroute soit construite dans l'axe de la 132. C'est l'option que vous préférez. Mais dans la mesure où il y a une situation actuellement qui pose des problèmes et que le projet lui aussi soulève des inquiétudes, est-ce qu'il y a des améliorations qui devraient être apportées pour rendre ce projet-là vivable? Même si, comme vous dites, ceux qui sont installés aux abords de cette route-là actuellement pouvaient, jusqu'à un certain point, en connaître les inconvénients.

M. DENIS BILODEAU :

C'est que pour moi, la 132, je crois là qu'il y a un mort au pied, à partir du pont Mercier à aller jusqu'à Candiac, depuis 1962, depuis que je suis résidant à Saint-Constant. C'est la route la plus meurtrière que j'ai connue. Présentement, là, avec une autoroute, que ce soit en dépression ou surélevé, que ce soit boulevard urbain ou quoi que ce soit, il faut que le monde soit capable de traverser soit à pied, en automobile, sécuritairement. Là, c'est l'enfer.

L'ouvrage que le ministère a fait, je trouve que c'est un très bel ouvrage.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Vous parlez de quoi là?

M. DENIS BILODEAU :

De l'autoroute 30 sur la 132. Je trouve que c'est très bien fait et ça va accommoder beaucoup de gens. Ce n'est pas pour trois ou quatre minutes de détour pour aller à un commerce qui longe la voie de service, que ça va nuire au commerce. Au contraire, ça va l'aider.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Et si, par ailleurs, cette route-là était faite dans le tracé sud malgré tout, parce que c'est une autre hypothèse, qu'est-ce qu'il faudrait faire, à votre avis, sur la 132? Vous dites que le modèle ou l'exemple du boulevard Taschereau ne vous semble pas satisfaisant. Est-ce qu'il y a d'autres endroits ou des routes à grande circulation qui ne sont pas des autoroutes et vous paraissent plus sécuritaires?

M. DENIS BILODEAU :

Bien, je ne suis pas un expert en construction, mais le boulevard Taschereau présentement, si vous me dites: *Va magasiner au Mail Champlain ou au carrefour Saint-Bruno+, je vais vous dire: *Je vais aller au carrefour Saint-Bruno+ parce que ça me prend moins de temps aller au carrefour Saint-Bruno. Il y a moins de trafic, puis il y a plus de millage, puis je vais au carrefour. Parce que c'est un non-sens encore, c'est une série de lumières. Tu n'avances pas, tu stagnes.

Tandis que si vous faites une route avec des *overpass*, c'est sûr et certain que vous voulez aller à un certain commerce, vous choisissez votre *overpass*, vous prenez la voie de service puis vous atteignez votre but sécuritairement. Combien de fois, sur le boulevard Taschereau, j'ai vu du monde tourner vers la gauche en passant sur la lumière rouge? L'autre part immédiatement sur la lumière verte ou il s'en vient, puis il sait qu'elle va tomber verte, il fonce. Des gros accidents. C'est très dangereux encore.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, une dernière question. Advenant que X je renverse la question de mon collègue X advenant que l'autoroute se réalise sur le tronçon sud, qu'est-ce que vous verriez, dans une zone rapprochée, qu'est-ce que vous verriez comme mesures d'atténuation ou d'amélioration qui feraient en sorte que ça puisse la rendre davantage acceptable pour les gens?

M. DENIS BILODEAU :

Premièrement, les études d'impact n'ont pas été faites vraiment poussées pour le tracé sud, parce que c'est un tracé secondaire. Mais advenant le cas que le gouvernement décide que ça s'en vient sur le tracé sud, il me semble qu'il serait logique de nous donner une chance nous autres aussi.

Moi, l'autoroute va passer à 400 pieds de chez moi. Je vous jure que ça ne sera pas trop, trop plaisant. Mais pourquoi que je n'aurais pas le droit à une alternative d'un deuxième tracé, mais fait comme il faut, avec des études d'impact et tout? C'est peut-être dévier la future autoroute de peut-être 1 kilomètre.

Pour un camion, un poids lourd qui s'en vient à 90 kilomètres/heure, que je figure une vitesse raisonnable pour un camion, ça ne paraîtra même pas. Qu'il fasse 1 kilomètre ou 2 kilomètres ou 3 kilomètres ou 10 kilomètres de plus, ça ne le dérangera pas parce qu'il va sauver toutes les lumières, il va sauver beaucoup de temps. Mais je pense que si on regarde...

Présentement, où est-ce que je demeure, il y a plusieurs personnes qui demeurent dans ce coin-là. Mais comme on dit, c'est pas bon. Tu sais, c'est jamais bon dans ta cour, c'est toujours meilleur dans la cour des autres, mais il faut penser aux autres aussi un peu là. Je veux dire, il faudrait peut-être penser à déranger le moins de gens possible, tout en respectant ceux à qui on va déranger.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Permettez-moi une sous-question. Tout à l'heure, vous nous avez dit: *Si jamais ça se réalise dans un milieu agricole, il faudrait penser à des aménagements pour favoriser les agriculteurs.+ Pouvez-vous préciser?

M. DENIS BILODEAU :

Bien, un agriculteur qui s'en vient avec son tracteur puis un voyage de maïs ou de soja, je veux dire, il faut qu'il essaie de prendre les mêmes chemins qu'il prenait avant. Ça ne donne rien d'arriver puis enclaver. Enclaver les terres, je parle d'une petite portion de terre qui va être enclavée, petite peut-être au niveau de la MRC mais quand même assez grande au niveau de Saint-Constant, parce qu'il n'y en a pas gros de terres à Saint-Constant non plus qui sont cultivables.

Qu'est-ce que je veux dire, si vous prenez l'autoroute, vous la tassez encore plus vers le sud, vous allez peut-être longer les pylônes électriques comme normalement ça se fait. Puis en ayant plus de terres agricoles sur un côté, sur les deux côtés de la 30, je ne crois pas que l'urbain va venir empiéter sur les terres agricoles, parce qu'il va y avoir tellement de terres à dézoner que ça va être quasiment gênant pour le gouvernement de dézoner.

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre témoignage.

M. DENIS BILODEAU :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Nous invitons maintenant le porte-parole ou la porte-parole de Azimuth Machinerie, s'il vous plaît.

Mme LOUISE FORGET :

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

Mme LOUISE FORGET :

Je veux juste faire un résumé, madame la présidente. J'ai des grandes inquiétudes envers les promoteurs.

Qu'on ait réalisé un projet comme celui-ci, en enclavant des industries existantes tout en prévoyant des viaducs pour des commerces non existants, me donne la conviction que le ministère est prêt à tuer nos PME pour faire place aux grandes surfaces. Qu'on ait rendu l'accès de mon commerce dangereux pour sécuriser celui de Wal-Mart en face de chez moi en est une des preuves.

Et même avec les correctifs de dernière minute que le ministère s'engage à faire, la rue Léo, l'accès à mon commerce par le terrain d'à côté, j'aurai une voie d'accès et un muret comme vue d'horizon face à ma bâtisse à cause des dénivellements de la route et de la 30.

En tant que résidante, les études d'impact sur la santé m'ont paru un peu négligées. Monsieur Lévesque m'en a même glissé mot à la présentation et il a constaté qu'il y avait beaucoup de choses qui manquaient à l'appel.

Les citoyens des quatre villes concernées n'ont jamais eu d'information sur l'ampleur du projet avant décembre 2001. Le Comité intermunicipal chargé du dossier ont négocié en nos noms sans nous informer ou nous demander notre accord. Pire encore, ils nous ont caché un projet d'impact majeur sur nos vies et nos carrières. Je trouve malhonnête.

670 Le projet a été conçu pour améliorer la fluidité et la qualité de l'air de Montréal au
détriment des gens de banlieue. Encore une preuve qu'on privilégie les grands au détriment des
petits. Il ne faudrait pas oublier, la majorité des gens qui habitent les quatre villes ont choisi de
ne pas vivre à Montréal parce qu'ils ne voulaient pas d'un environnement de pollution,
d'autoroute ou des trafics pour faire leur commerce, tout ce que nous imposera la 30 nord.

675 Pour terminer, le BAPE a rejeté l'autoroute en tranchée sur Notre-Dame parce qu'on
divisait Montréal. Alors, faites de même pour nous; on est quatre villes.

LA PRÉSIDENTE :

680 Merci.

Mme LOUISE FORGET :

Y a-t-il des questions?

685 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

690 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

J'ai quand même des questions, mais on n'ira pas à Montréal, madame Forget.

Mme LOUISE FORGET :

695 D'accord, c'est beau.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

700 On va rester dans notre région. Précisément parce que vous êtes une présidente
d'entreprise, j'aimerais que vous me parliez de la situation des entreprises qui sont actuellement
sur la 132.

705 Parce que là vous exprimez vos inquiétudes sur le projet d'autoroute, est-ce que dans
son état actuel, la route 132 répond au besoin d'accès et de circulation? Ou sinon, est-ce que
vous verriez des améliorations, en admettant que l'autoroute serait construite au sud?

Mme LOUISE FORGET :

710 Si l'autoroute était au sud, je verrais une amélioration comme Taschereau. On a beau dire que Taschereau est congestionnée mais les gens qui empruntent Taschereau sont parce qu'ils ont affaire sur Taschereau. Il y a plusieurs petits commerces; il y a plusieurs entreprises.

715 C'est le même cas sur la 132. Si vous mettez une autoroute, vous mettez quatre voies de sortie, vous privilégiez certaines entreprises au détriment des autres.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

720 Alors, même s'il y avait de la circulation, une partie de la circulation qui empruntait l'autoroute au sud, selon vous, ça ne nuirait pas à la visibilité ou à l'accessibilité de votre entreprise.

Mme LOUISE FORGET :

725 Non, non, non, bien non. Si elle était au sud, je n'aurais pas de problème.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

730 D'accord. Non, ce que je voulais dire surtout, c'est est-ce qu'une partie du trafic qui passe actuellement sur la 132 se dirige vers votre entreprise tout simplement parce qu'il la voit? Est-ce que vous êtes le genre d'entreprise qui a besoin d'avoir front sur rue?

Mme LOUISE FORGET :

735 Non. Moi, je suis une industrie manufacturière.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

740 D'accord, bon. Et si, par ailleurs, l'option nord était choisie, donc si malgré tout la décision gouvernementale était de faire passer l'autoroute sur la 132, est-ce qu'il y a des améliorations particulières que vous verriez?

745 Déjà en première partie d'audience publique, vous avez fait valoir certaines de vos préoccupations. Je pense qu'il y a des amorces de réponse qui ont été apportées par le ministère. Peut-être que vous pouvez nous en parler? Peut-être qu'il y a d'autres éléments que vous souhaiteriez voir ou que vous envisageriez?

Mme LOUISE FORGET :

Pour améliorer le tracé sur la 30 nord?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Si ça passait au nord, et par rapport à votre entreprise, qu'est-ce qui atténuerait l'impact?

Mme LOUISE FORGET :

Je ne pense pas qu'il y aurait aucune alternative. Avec de la dynamite à 100 mètres de chez moi, avec des bassins d'eau, la route qui est surélevée en face de chez moi, les parapets de la 30, ça va être affreux. L'industrie ne sera même pas vivable. Je considère même de la déménager, sinon fermer.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Pour les PME, les petites et moyennes entreprises, le fait d'avoir des travaux à proximité pendant quelques années, est-ce que pour vous, c'est...

Mme LOUISE FORGET :

Catastrophique.

LA PRÉSIDENTE :

Comment vous voyez ça? Je vous parle de comment ça peut se vivre? Comment ça peut être amélioré pour que justement les gens n'aient pas une situation économique trop difficile à vivre? Est-ce qu'il y a des mesures qui pourraient être prises?

Mme LOUISE FORGET :

À chaque fois qu'ils ont fait de la construction ou de l'amélioration sur la 132, pendant la construction, on a tous pâti soit monétairement, soit par l'accessibilité. Ils ont beau dire qu'ils vont améliorer, qu'on ne verrait pas de changement sur le trafic, je ne peux pas le croire. Ils ont fait une lumière puis j'ai été enclavée pendant trois semaines. Une lumière.

LA PRÉSIDENTE :

Et justement, parlons de ce que vous avez vécu. Est-ce que vous aviez quelqu'un à qui vous pouviez parler de vos difficultés pour trouver des solutions rapidement?

Mme LOUISE FORGET :

Ah! j'ai appelé monsieur Lanteigne à ce moment-là. On m'a dit que le terre-plein avait été planifié par des génies, je ne sais pas trop quoi, de la route là. Je ne les trouvais pas très très géniaux, mais ils n'ont pas prévu que les camions ne pouvaient plus rentrer chez moi quand ils ont fait la construction et ils m'ont dit: *La sécurité est primordiale. Que les camions aillent tourner dans les commerces plus loin puis qu'ils reviennent.+

Je ne trouvais pas que la solution était très, très logique, surtout qu'on a des camions, des 40 pieds qui rentrent chez nous. Faire des U-turn chez Lafleur n'était pas une bien bonne idée.

LA PRÉSIDENTE :

Permettez-moi une dernière question, madame. Advenant que l'autoroute soit autorisée par le gouvernement et que ce soit l'option sud qui soit retenue, est-ce que vous pouvez imaginer des mesures qui permettraient de la rendre plus acceptable pour les riverains ou les gens qui sont situés dans cette zone-là?

Mme LOUISE FORGET :

La sud?

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

Mme LOUISE FORGET :

Je n'ai pas vu grand résidants à proximité. Ils n'ont déjà pas de sortie. Donc, c'est une route droite comme ils ont entre... jusqu'à Châteauguay, c'est une route qui est très très sécuritaire en ce moment. S'ils font la même chose là, je ne vois pas pourquoi ce serait plus...

LA PRÉSIDENTE :

Par exemple, pour les agriculteurs qui auraient des terres situées de part et d'autre de l'autoroute?

Mme LOUISE FORGET :

835

Bien, ils ont dit qu'ils leur faisaient leurs viaducs pour passer de l'autre côté. Il me semble que c'est la logique, ils seront capables d'accéder à leur territoire.

840

LA PRÉSIDENTE :

Alors, accès aux terres.

845

Mme LOUISE FORGET :

Oui.

850

LA PRÉSIDENTE :

C'est ce que vous voyez.

Mme LOUISE FORGET :

Oui.

855

LA PRÉSIDENTE :

Merci de votre témoignage.

860

Alors, nous avons le Regroupement de citoyens représentant le tracé sud, s'il vous plaît.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

Bonsoir!

865

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DU MÉMOIRE).

LA PRÉSIDENTE :

870

Merci, monsieur Robidoux, du mémoire de votre Regroupement. Dans ce mémoire, vous nous dites que plusieurs problèmes surviendraient, surtout si le viaduc Saint-Régis Nord passait par-dessus l'autoroute 30. Pourriez-vous nous préciser votre opinion?

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

Oui. Sur le plan proposé par le ministère, on voit clairement qu'on passe par-dessus l'autoroute 30 dans ce projet parce que l'autoroute 30 étant la route principale, on passe par-dessus avec un viaduc. L'emplacement des maisons ou des gens mentionnés en début ferait que ces gens-là et le ministère dit: *On ne peut pas offrir de services pratiques.+ À ce moment-là, on aurait jugé d'exproprier certains, ceux qui seraient tout, tout, tout près. Les autres, on va être obligé d'apporter des solutions. Le cas de monsieur Rioux n'a pas été discuté clairement qu'est-ce qu'ils feront. Il devra y avoir expropriation en quelque part pour être capable de l'accommoder parce qu'on ne peut pas rejoindre réellement son endroit, il devient dans une enclave, lui aussi.

Ce n'était pas grave quand j'ai parlé à quelqu'un de chez lui, jusqu'à temps que je dise: *Viens, on va prendre une petite marche.+ Ça a pris une demi-heure, ce type-là m'a rappelé tout de suite pour me dire: *Oh!+.

Évidemment, l'information n'est peut-être pas aussi véhiculée qu'on aurait voulu qu'elle le soit, mais votre commission apporte beaucoup.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Je voulais vous demander, monsieur Robidoux, juste une explication sur une phrase que vous dites dans votre mémoire qu'en vertu de la loi, il n'y a pas de possibilité de vous relocaliser sur un terrain ou dans un milieu comparable. Je veux simplement savoir si vous faites allusion au fait que la loi limite la possibilité de construire.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

Justement. C'est que le cas de monsieur Tougas et tout ça, ces gens-là, ils ont choisi, il y a quinze ans, vingt ans, lorsque c'était possible. Aujourd'hui, oublie ça. Ce genre d'emplacement-là, il n'en existe plus.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord. Il y a un autre paragraphe de votre mémoire, vous dites:
*Aux tenants du 2 pour 1 qui prétendent que, pour le même prix, on peut construire une autoroute dans l'axe sud et refaire une beauté à la route 132.+

Indépendamment que ça aille dans l'axe nord ou dans l'axe sud, vous êtes quand même un citoyen qui avez donc à utiliser occasionnellement l'autoroute 132.

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

Fréquemment.

920 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Vous la connaissez probablement aussi bien que tout le monde. Est-ce que dans l'hypothèse où c'était fait dans l'axe sud, donc en territoire agricole, est-ce que la route 132 peut rester dans son état actuel ou s'il y a des améliorations qu'il faudrait y apporter d'une façon ou d'une autre?

925

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

Il y aurait sûrement des améliorations à y apporter d'une façon ou d'une autre. Tout le monde est entièrement d'accord sur les dangers qu'il y a de circuler, comme c'est là. Et, il y aurait aussi une autre façade qui n'est pas à négliger.

930

Il y a eu depuis vingt ans, les constructions des commerces majeurs en fonction, il y a une distance entre ces commerces-là et la route. Qu'est-ce qui arriverait réellement de ces terrains-là? Est-ce que quelqu'un va vouloir se réapproprier d'une petite pièce de terrain ici, d'un autre morceau là? Je le sais pas qu'est-ce que c'est qu'il en adviendrait. Sûrement beaucoup d'espaces verts.

935

M. JEAN PARÉ, commissaire :

940

D'accord. Par ailleurs, quand vous prenez position, vous et votre groupe, contre le tracé au sud, est-ce que c'est le tracé, disons, comme celui qu'on voit sur la carte à ma gauche, ou si vous l'appliquez généralement à n'importe quelle emprise qui serait localisée en territoire agricole?

945

M. BERTHOLD ROBIDOUX :

Il y a une chose qui est sûre. Dans le moment, on est obligé de juger avec ce qui nous est proposé, et puis tout tracé en milieu agricole ne change absolument rien à certains des paragraphes qui sont écrits ici. Il y en a d'autres que ça va être d'autres maisons qui vont être ou d'autres propriétaires qui vont être frappés d'une façon ou de l'autre.

950

M. JEAN PARÉ, commissaire :

955

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

960 Merci pour votre témoignage.

 Nous prenons une pause de quinze minutes. Nous vous signalons que le registre est ouvert pour des rectifications mais c'est vraiment uniquement pour des faits. Alors, à tout à l'heure. merci.

965

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

970

LA PRÉSIDENTE :

 Pour la période de rectification, il y a une personne inscrite au registre pour cette question. Monsieur Réjean Beaulieu, s'il vous plaît.

975

M. RÉJEAN BEAULIEU :

 Bonsoir, madame! Bonsoir, monsieur! Alors, nous n'avons pas pris connaissance des documents écrits qui viennent d'être déposés. Nous aimerions nous réserver le droit d'apporter des correctifs, s'il y a lieu, à certaines des informations qui ont été apportées.

980

LA PRÉSIDENTE :

 Tout à fait. Alors, c'est votre droit et c'est le droit de tout participant. Ça peut être fait la journée même lors de la présentation des mémoires, mais vous pouvez le faire aussi lors de séances subséquentes, verbalement ou par écrit.

985

M. RÉJEAN BEAULIEU :

 On voudrait les faire par écrit.

990

LA PRÉSIDENTE :

 C'est bien. Merci.

995

 Alors, nous continuons avec le Conseil intermunicipal de Transport Roussillon, s'il vous plaît.

M. GILLES MELOCHE :

1000

Madame la présidente, monsieur le commissaire, d'abord vous présenter les personnes qui m'accompagnent. Mon nom est Gilles Meloche, conseiller municipal à la Ville de Delson et président du conseil d'administration du CIT Roussillon. À ma droite, vous avez madame Michelle Chabot, qui est géographe et spécialiste en aménagement, qui, évidemment, c'est la

1005

personne qui a rédigé le mémoire qui vous a été présenté. Et à ma gauche, monsieur Claude Fleury, de Gestion Transidev qui, par contrat, est ni plus ni moins que le directeur général du CIT Roussillon.

1010

D'abord, le CIT Roussillon remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de lui donner l'occasion de participer aux consultations sur le projet de construction de l'autoroute 30.

1015

Le CIT Roussillon offre un service de transport de personnes aux citoyens des municipalités de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant. Le transporteur est C. Monette et fils Ltée, une division de la firme Limocar et la gestion du CIT, comme je vous l'ai dit, est confiée à Gestion Transidev inc., firme spécialisée en gestion et en consultation de transport de personnes.

1020

D'entrée de jeu, nous aimerions mentionner que les objectifs poursuivis par le prolongement de l'autoroute 30, à savoir la diminution de la congestion automobile et les problèmes de sécurité, nous préoccupent grandement. Le choix d'un tracé interpelle autant les citoyens de la région que ceux qui y transitent quotidiennement à travers nos municipalités.

1025

Si le choix du tracé s'arrête sur l'option nord, la modification de la configuration des infrastructures routières aura un impact sur nos activités pendant l'aménagement et suite à l'ouverture de la nouvelle voie rapide, notamment en ce qui concerne la densité du trafic, la congestion, et les temps de parcours, alors le respect de nos horaires qui sont publiés, ainsi que la relocalisation de l'autoparc, le stationnement incitatif de Delson.

1030

Conséquemment, ces modifications entraîneront évidemment des coûts supplémentaires qui sont liés à la gestion de nos opérations.

1035

Notre intervention vise donc à sensibiliser les instances gouvernementales quant aux divers impacts qu'aura le choix du trajet de l'autoroute 30 sur les opérations du CIT. Notre propos s'inscrit dans un objectif de conservation des meilleurs services de transport en commun pour les citoyens des trois villes composant notre territoire.

1040

Lorsque nous parlons de meilleurs services, nous tenons à spécifier que notre visée est de conserver la desserte des populations avec les temps de parcours les plus courts possible et ce, sans augmentation de la tarification d'usagers, suite à l'accroissement anticipé des coûts d'opération.

Dans un premier temps, nous présenterons les différents services offerts par le réseau de transport en commun géré par le CIT; dans un second temps, nous commenterons de façon spécifique l'impact des deux trajets proposés sur les services offerts actuellement par le CIT; et, finalement, nous émettrons des recommandations.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DU MÉMOIRE).

LA PRÉSIDENTE :

Merci du mémoire de votre organisme.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Meloche, vous avez soumis un mémoire assez largement documenté avec des annexes intéressantes qui illustrent les circuits et, ainsi de suite.

M. GILLES MELOCHE :

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

La plus grande partie de votre démonstration touche les répercussions des années de construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132 sur les temps de parcours notamment et, ainsi de suite.

J'aimerais vous entendre, par contre, sur les bénéfices, si vous voulez, que vous attendez une fois que l'autoroute serait construite. C'est-à-dire une fois l'autoroute 30 construite, dans un premier temps, dans l'axe de la 132, est-ce que vous entrevoyez que pour le CIT Roussillon, ça pourra se traduire par une diminution des temps de parcours ou par une plus grande facilité d'accès sur Montréal, soit par le pont Mercier, soit par le pont Champlain?

M. GILLES MELOCHE :

Par le pont Mercier, pas nécessairement mais, de toute façon, nous n'avons que deux circuits le matin et deux circuits l'après-midi qui vont vers le pont Mercier. Et, malheureusement, ce sont à peu près les deux seuls circuits où on ne peut pas assurer aux clients, à nos usagers qu'ils vont être à l'heure, compte tenu de l'engorgement du pont.

Maintenant, oui, effectivement, on a insisté sur les travaux de construction mais, dans le fond, comme on vous le disait tout à l'heure, s'il y a un résiduel de 27 000 véhicules de plus advenant le tracé sud, c'est 27 000 véhicules qui, à un moment donné, vont venir s'ajouter au flot de circulation de la route 132 actuel. Alors, elle est déjà engorgée.

Monsieur Fleury, ici, à qui je vais laisser la parole, pourra vous dire que nos temps de parcours ont été largement pris à partie, si on peut s'exprimer comme ça. Ça nous coûte cher, la congestion.

1090

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Fleury?

1095

M. CLAUDE FLEURY :

Madame la présidente, monsieur le commissaire, évidemment, si on fait un retour en arrière d'environ cinq ans, on se rend compte que les temps de parcours avaient déjà un cinq minutes inférieur au temps d'aujourd'hui. Ça veut donc dire à travers les cinq dernières années, le CIT Roussillon a absorbé déjà des coûts assez astronomiques au niveau des coûts directs de transport.

1100

Si on considère le nouveau tracé ou le tracé nord, dépendamment des échangeurs, dépendamment des voies de sortie, ou bien on limite tout simplement en fonction d'aujourd'hui des temps parcours, ou on les augmente, puisqu'on doit revenir en arrière à ce moment-là pour redesservir une clientèle. Parce que la 132 est une voie expresse pour sortir mais les dessertes sont faites à l'intérieur des villes et donc, principales, ça veut dire Georges-Gagné, Saint-Pierre, Monchamp, etc., et pour la desserte intérieure des quartiers, mais dès qu'on a une chance d'emprunter la 132 pour accélérer évidemment le service, c'est ce qu'on fait.

1105

1110

Maintenant, on croit amplement que la période des travaux sera peut-être une période de réflexion intense, autant pour l'AMT que pour le ministère, pour relocaliser le stationnement incitatif. Et, évidemment, à ce sujet, on a des idées, on a des propositions à vous faire, de façon à ce que les temps de parcours soient diminués.

1115

Alors, c'est évident que si on réussit à trouver ensemble une solution pour réduire les temps de parcours, bien, les coûts qui sont là, à ce moment-là, on les annihile complètement.

Donc, ce qu'il reste à faire, c'est une discussion entre les diverses instances, à savoir quel est le meilleur endroit pour localiser ou relocaliser le parc incitatif de façon permanente. Et, comme vous le savez, il est temporaire depuis déjà plusieurs années mais on est carrément dans la bretelle.

1120

LA PRÉSIDENTE :

1125

Pour continuer sur cette même lancée, imaginons que l'autoroute est construite mais dans l'axe sud et que c'est accompagné de modifications majeures sur la 132. Comme plusieurs nous ont dit, de toute façon, la 132, il faut l'arranger. Il faut la rendre plus sécuritaire parce que ça ne répond pas du tout aux besoins.

1130

Est-ce que vous avez examiné aussi quels pourraient être les avantages, les inconvénients en ce qui concerne le transport en commun, par exemple, des voies réservées pour des autobus ou taxis et, etc. Alors, on aimerait vous entendre là-dessus aussi.

1135 **M. CLAUDE FLEURY :**

Si la fluidité du tracé nord ou la 132, si vous voulez, par rapport au tracé sud ne change pas, nous, ça ne devient pas un problème de sécurité. Ça devient un problème de fluidité. Alors, comme je vous dis, déjà dans les cinq dernières années, on a augmenté de cinq minutes. Si on demeure au coin de Georges-Gagné et 132, la difficulté, c'est y entrer maintenant et sortir. À moins d'y aménager des voies spécifiques, style un peu mini voies réservées de façon à ce qu'on puisse vraiment avoir une mobilité qui est meilleure.

Si on parle du tracé sud et que l'aménagement était fait sur le tracé sud, et avec l'augmentation du tracé de la vieille 132, il faut carrément sortir de l'axe de la 132. Il faut se placer à un endroit où le CIT puisse au moins récupérer ses temps de parcours, puisque les aménagements ne nous permettraient pas de les récupérer. Il faut donc trouver une solution de sortir de ce secteur-là, de façon qu'on ne puisse pas y pénétrer en voie expresse. Ça veut dire que les temps perdus à l'intérieur des quartiers par rapport aux aménagements, il faut les récupérer en temps express.

Exemple: si je prends trois ou quatre minutes de plus pour desservir des quartiers à cause des aménagements des voies, il faut que mon parc soit situé que si, maintenant, je vais à Montréal dans 35 minutes, il faut que j'aille en 30. Pour récupérer les temps de parcours perdus, à ce moment-là.

1155 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Juste pour peut-être bien comprendre. Vous insistez justement sur le stationnement incitatif comme étant la pierre angulaire. Vous dites que 95 % des circuits y passent. C'est donc dire que à peu près tous les circuits de la CIT qui desservent les différents quartiers des trois villes passent à un moment donné à ce stationnement-là, soit pour ramasser des nouveaux voyageurs. Et, est-ce qu'à partir de là, généralement, les autobus prennent tout de suite la direction vers Montréal? Et, l'inverse en heure de pointe de l'après-midi?

1165 **M. GILLES MELOCHE :**

Écoutez, vous amenez là une question fort intéressante. Si vous regardez la dynamique de notre système de transport, vous avez un petit peu un entonnoir là. Évidemment, le territoire de la municipalité de Saint-Constant et de Sainte-Catherine, et on termine à la route 132 aux limites de Delson et Candiac, et à la rue Marie-Victorin qui longe le fleuve par ici, justement à côté. Donc, il y a un effet entonnoir qui est là.

1175

Alors, en 1993, quand le CIT a commencé à aller desservir Montréal directement X c'est-à-dire, avant ça, on allait à Longueuil ou métro Angrignon, maintenant on va directement au terminus centre-ville X quand on a commencé à aller au terminus centre-ville, le CIT ne connaissait pas les habitudes de sa clientèle, puis n'avait pas une clientèle énorme. À l'époque, il y avait quatre autobus; aujourd'hui, on en exploite seize ou dix-sept. Dix-neuf, bon. Alors, on exploitait très peu de véhicules. Il y a eu une croissance énorme.

1180

Il y avait, à ce moment-là, cinq terrains de stationnement qui avaient été identifiés, qu'on avait loués du privé. Il y en avait ici dans Sainte-Catherine, il y en avait au coin de la rue Jogues et de Marie-Victorin. Mais c'est notre clientèle qui nous a dit: *Ce qu'on cherche, c'est le point le plus près de la liaison expresse vers Montréal.+ Donc, le plus près, c'était au coin de Georges-Gagné et de la route 132. Ça avait été aménagé pour vingt-cinq voitures. Après ça, ça a été cinquante. On en a rajouté cinquante. Finalement, on s'est ramassé avec au-delà de trois cents voitures à cet endroit-là.

1185

1190

Pourquoi 95 % de nos circuits transitent par là? C'est simple. C'est de l'intermodal, parce qu'il y a des taxis qui peuvent se rajouter, mais ce que j'allais dire, c'est que le succès d'une entreprise de transport, c'est d'offrir un service, de la fréquence et aussi de la fiabilité.

1195

Donc, à partir du moment où vous offrez des départs consécutifs puis tous vos véhicules passent à un point commun, votre clientèle, à l'autre bout qui, pour une raison ou pour une autre, une journée, je ne sais pas, est retardée à Montréal ou commence à travailler plus tard, c'est qu'en se rendant à l'autoparc, elle va forcément avoir un véhicule qui va l'amener à Montréal et l'inverse est vrai également au retour, va pouvoir facilement descendre, va trouver un taxi facilement, va donner rendez-vous à quelqu'un qui va venir la chercher, cette personne-là. Donc, c'est ça qui fait que 95 % de nos circuits passent à cet endroit-là.

1200

Et, pourquoi il a été populaire? C'est parce que c'était le dernier avant d'arriver à la liaison expresse vers Montréal. Donc, quand vous prenez l'autobus là, vous en avez pour trente-cinq minutes maximum.

1205

M. CLAUDE FLEURY :

1210 Sans étirer notre présentation, madame la présidente, c'est que, un élément important aussi, on parle des temps de parcours qui sont incitatifs, mais aussi la fréquence. Alors, comme évidemment ça coûte une fortune aller dans les quartiers, d'ailleurs les gens le savent, on donne un service à l'heure, même en heure de pointe, parfois à la demi-heure lorsqu'on réussit à remplir nos autobus, c'est que le parc d'incitation permet des fréquences aux cinq minutes, parfois aux deux minutes. Je vais vous donner un exemple: 6:54; 6:58; 7:02; 7:05 deux fois; 7:08; 7:07. Donc, tous ces autobus-là vont à Montréal. Ce qui fait que vous en manquez un dans le quartier, bien, au parc, vous vous rattrapez n'importe quand.

1220 Et, ce que monsieur Meloche aussi voulait accentuer, c'est l'intermodal. Vous savez, vous venez en voiture, en covoiturage, vous stationnez au parc et nous, que vous preniez l'autobus ou pas, on s'en fout. C'est du transport en commun, ça, que ce soit le train, l'intermodal, le taxi ou quoi que ce soit. Donc, il y a une pierre angulaire.

1225 Et, il y a une philosophie à travers ça et je termine avec ça. C'est la philosophie de liberté qu'on a lorsqu'on va au parc incitatif. Vous savez que quand vous n'avez pas votre voiture, vous êtes évidemment en fonction des horaires de l'autobus. Si vous avez des commissions à faire, en y allant ou en revenant, peu importe. Et on se rend compte que les gens apprécient fortement leur liberté de douze et quinze minutes mais, malgré tout ça, on les confine à une circulation intérieure, on les enlève des grands axes. Alors, c'est important le parc incitatif.

1230 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1235 Peut-être à titre de complément. Ce que j'aimerais vous demander, c'est ce que vous connaissez du projet du ministère des Transports parce que, évidemment, il en a été question en audience publique, mais c'est quand même un projet dont plusieurs des grands éléments sont relativement connus depuis un certain temps, est-ce que vous avez commencé à examiner de quelle manière vous régleriez des questions comme celle du stationnement incitatif ou celle des parcours pour préserver la durée des parcours?

M. CLAUDE FLEURY :

1240 Oui. C'est fait et déjà depuis plusieurs années. Parce que le ministère a été d'une franchise absolue avec nous, puis en même temps charitable, puisque ce terrain-là nous a été prêté pendant plusieurs années. Il y avait toujours quelqu'un pour nous rappeler la mauvaise nouvelle: *Attention! Si la future bretelle d'une autoroute possible...+, évidemment, ce n'était pas décidé, mais comme c'était dans les plans, il y avait plusieurs tracés. Et à partir de là, c'est évident, en bon gestionnaire et en bon administrateur, je pense qu'on se doit, à ce moment-là, de planifier pour demain et, déjà on a de la planification, déjà on peut s'asseoir avec l'AMT et avec le MTQ, nous avons des propositions à faire. Évidemment, vous comprenez sans doute la

1250 délicatesse de la décision, à savoir localiser un terrain, qu'est-ce que ça peut faire. Alors, oui, on a des choses qu'on est prêt.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1255 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre témoignage.

1260 **M. GILLES MELOCHE :**

Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1265 Nous invitons maintenant le Centre local de développement Beauharnois-Salaberry.

M. FRANÇOIS DEROME :

1270 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1275 Bonsoir!

M. FRANÇOIS DEROME :

1280 Je suis François Derome, commissaire industriel au CLD Beauharnois-Salaberry. Je viens vous présenter ce soir la position du Centre local de développement Beauharnois-Salaberry dans le dossier de construction de l'autoroute 30.

Alors, afin de tenir compte de la durée allouée pour la présentation, on va s'en tenir aux grandes lignes du rapport, du mémoire qui vous a été soumis.

1285 Ce mémoire-là se résume, en fait, à quatre questions: Qui sommes-nous? Où sommes-nous situés par rapport au projet? D'où vient notre intérêt pour la préparation d'un mémoire? Et quelle est notre position dans ce débat?

1290 Alors, la première question: où sommes-nous situés? Je vous rapporte -- je ne sais pas si vous avez en main les illustrations contenues dans le mémoire. Alors, la première carte est une reproduction du territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry. Alors, le CLD Beauharnois-

Salaberry couvre ce même territoire. Sur cette carte-là, nous avons indiqué, positionné les tracés nord et sud qui sont dans la MRC voisine de Roussillon.

La deuxième illustration est un plan d'ensemble des tronçons est et ouest du projet autoroute 30. Le CLD Beauharnois-Salaberry et la MRC se situent dans le secteur qu'on a désigné comme le tracé ouest par rapport au tracé est qui est le secteur sous étude présentement. Alors, cette deuxième illustration nous montre les limites. C'est une carte régionale qui nous montre l'ensemble des tracés sur lesquels nous avons identifié la limite des MRC et deux cercles qui montrent les zones prioritaires de développement industriel que sont la région de Salaberry-de-Valleyfield et la nouvelle Ville de Beauharnois.

La troisième illustration provient également du schéma d'aménagement révisé de la MRC et montre la hiérarchie du réseau routier actuel.

La quatrième illustration est le concept d'organisation spatiale du schéma d'aménagement de la MRC, sur lequel vous pouvez voir en bleu les pôles industriels de développement prioritaires et en rouge le tracé de l'autoroute projetée dans le tronçon ouest, qui a déjà fait l'objet d'acceptation, qui a déjà reçu les CAR, les certificats d'autorisation et de réalisation du gouvernement.

Qui sommes-nous? Le CLD Beauharnois-Salaberry est un organisme de développement économique régional créé en juin 1998 par le ministère des Régions du Québec. Par sa structure organisationnelle, le CLD Beauharnois-Salaberry est représentatif de tous les secteurs d'activités de son milieu. Entre autres mandats, le CLD a dû préparer et adopter un plan d'action locale pour l'économie et l'emploi pour la période 2000, 2001 et 2002. Afin de préparer ce plan triennal, le CLD a procédé à une large consultation de tous les secteurs d'activités et dressé un diagnostic de la réalité socio-économique de son territoire.

Ces travaux ont permis de dégager deux éléments: les caractéristiques socio-économiques qui sont résumées à la page 14 du mémoire et, d'autre part, les forces et faiblesses de la MRC de Beauharnois-Salaberry qui sont identifiées aux pages 15 et 16 du mémoire.

En résumé, l'absence d'un lien autoroutier a été identifiée comme l'une des contraintes importantes de développement de notre région et les deux enjeux de développement prioritaire qui ont été retenus dans le plan d'action de notre région sont le prolongement de l'autoroute 30 et le développement des pôles industriels de Salaberry-de-Valleyfield et de Beauharnois, tel qu'illustré sur les plans dont je vous ai fait mention.

La troisième question qu'on veut vous adresser, c'est que le plan d'action triennal de développement de l'emploi 2000, 2001, 2002 a été préparé vers 1999. Est-ce que ses conclusions sont encore d'actualité? Nous répondons à cette question par l'affirmative pour les motifs suivants.

Trois motifs. Le premier, c'est que la réalité socio-économique de notre région ne s'est pas améliorée. La MRC de Beauharnois-Salaberry est encore aujourd'hui une zone d'appauvrissement et bénéficie à ce titre de mesures d'appui aux MRC moins favorisées des régions centrales.

1340

Deuxièmement, la nécessité de constituer des pôles socio-économiques forts et l'atteinte de conditions optimales de développement sont parmi les objectifs de la réorganisation municipale.

1345

Troisièmement, la démarche de revitalisation des deux pôles industriels de la MRC de Beauharnois-Salaberry doit s'inscrire dans le contexte du changement structurel de l'économie du Québec relativement à la production et au transport des marchandises.

1350

La conclusion du rapport peut se résumer comme suit: comme organisme public, voué au développement économique, le CLD Beauharnois-Salaberry a consulté sa base pour la préparation du plan d'action et qui est encore d'actualité aujourd'hui. Pour 2002, la nécessité de doter la région de Beauharnois-Salaberry d'un lien autoroutier moderne figure en tête de liste des attentes de la MRC de Beauharnois-Salaberry à l'égard du CLD.

1355

L'un des mandats du CLD est donc de suivre l'évolution du projet autoroute 30 et de faire les interventions appropriées, comme c'est le cas avec la présentation de ce soir. La position du CLD Beauharnois-Salaberry en regard des audiences portant sur le tronçon entre les villes de Candiac et Sainte-Catherine est résumée aux pages 21 et 22 du mémoire et se lit comme suit:

1360

La nécessité de concrétiser l'autoroute 30 dans son ensemble, c'est-à-dire dans les tronçons est et ouest, fait aujourd'hui consensus national comme véritable levier de développement économique.

1365

Il nous apparaît qu'il ne reste plus qu'à débattre du choix du tracé entre les villes de Candiac et Sainte-Catherine.

1370

Lors des séances d'information publique auxquelles nous avons assisté, le promoteur du projet, soit le ministère des Transports du Québec, assisté de ses experts-conseils, a présenté deux options de tracé.

1375

Après avoir pris connaissance des faits exposés lors de ces séances publiques d'information, le CLD Beauharnois-Salaberry en vient à la conclusion de soutenir le choix du tracé nord, qui est celui qui semble générer le moins d'impact sur le milieu humain, le milieu agricole et faunique, le climat sonore et visuel.

Finalement, nous soumettons respectueusement au Bureau les considérations suivantes:

1380

Que la nécessité de construire l'autoroute 30 dans son ensemble fait aujourd'hui l'objet d'un large consensus national qui dépasse le cadre local des audiences sur le tronçon CandiacXSainte-Catherine.

1385

Qu'il faut éviter d'éterniser les débats qui mettraient en péril la réalisation de l'autoroute 30 dans les meilleurs délais, mais que l'autoroute 30 doit être construite dans le tracé nord retenu par le MTQ mais en tenant compte de toutes les mesures possibles d'atténuation pour les collectivités locales.

1390

Je vous remercie de votre attention.

LA PRÉSIDENTE :

1395

Merci. Monsieur Derome, lors de la première partie de l'audience publique, il a été mis en lumière que la concrétisation ou la réalisation du tronçon qu'on étudie présentement était très liée aussi à la concrétisation du tronçon ouest. C'est-à-dire, un ne devait pas se faire sans l'autre.

1400

M. FRANÇOIS DEROME :

Exact.

LA PRÉSIDENTE :

1405

Et que si un tronçon se fait sans que l'autre partie soit réalisée, ça pourrait amener des graves problèmes en termes de circulation au tronçon manquant. Dans cette zone-là, il y aurait comme un bouchon assez extraordinaire puis ça pourrait créer des problèmes, d'accord?

1410

Justement, on s'est permis d'aller voir dans le rapport du BAPE concernant le tronçon ouest, rapport qui a été déposé il y a quelques années déjà, puis il n'y a pas de travaux en cours présentement mais c'est dans l'air, et c'est inscrit que ça prendrait, avant qu'une première auto traverse ce tronçon-là, le tronçon ouest qui a déjà eu une autorisation, ça prendrait, si ma mémoire est bonne, dix ans. C'est-à-dire, cinq ans pour compléter les études et les travaux préalables, et cinq ans de réalisation parce qu'il y a des infrastructures majeures qui devraient être faites.

1415

Vous suivez le dossier depuis un certain temps, est-ce que justement les cinq ans préalables à la réalisation des travaux, est-ce qu'il y a eu des étapes de faites, qu'il était indiqué qui étaient nécessaires?

1420

M. FRANÇOIS DEROME :

Pour répondre à votre question, je suis en place comme commissaire industriel depuis six mois seulement. Je suis natif de la région, je connais bien la région mais pour vous

présenter la position du CLD, je me suis limité à faire une synthèse des informations qu'on a obtenues dans différents documents et d'assister aux dernières présentations qui se sont faites. Alors, je ne suis pas au courant des détails de l'entente précédente.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, on va demander au ministère des Transports de nous renseigner, lorsque ce sera possible, où c'en est le cheminement du dossier dans la partie ouest. Est-ce que ce serait prêt à passer à l'action en termes de terrain? Mais je veux vous demander de le faire lors de la période de rectification, pour la bonne compréhension de tous, la bonne information.

M. FRANÇOIS DEROME :

L'information qu'on a eue dernièrement lors d'un souper-conférence, c'était qu'on en serait rendu à l'étape de l'arpentage.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, on va voir ce qu'il en est. Merci.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Peut-être pour enchaîner avec ce que vient de soulever la présidente, est-ce que le CLD de Beauharnois-Salaberry et les autres organismes, comme la Chambre de commerce, etc., ou les organismes du genre, ont une stratégie en vue de, sinon accélérer, du moins de faire en sorte que ça se réalise le plus rapidement possible, le tronçon ouest?

M. FRANÇOIS DEROME :

Le CLD comme tel n'a pas de stratégie. Nous, on est un intervenant de développement économique. Alors, la position qu'on a prise dans ce débat-là, c'est qu'on a dit: *On n'est pas des experts en logistique de transport, mais on se préoccupe du développement économique de notre région qui a grand besoin d'une infrastructure provinciale, nationale.+

La position qu'on a prise, c'est qu'on est comme représentant public, comme organisme public, on représente un bon échantillonnage de notre monde des affaires et des différents intervenants du milieu, alors la position qu'on a prise, c'est on doit se prononcer parce que, évidemment, ça fait longtemps qu'on en parle, puis on croit qu'on est rendu près du but à atteindre qu'est la construction du réseau dans son ensemble. Puis la position qu'on a prise, c'est qu'on est comme n'importe quel citoyen ou groupe de citoyens qui s'intéresse au projet, qui va s'informer, qui va prendre toutes les informations nécessaires sur ce projet-là et qui doit se former une opinion à partir des informations qu'il reçoit.

Donc, notre position vient tout simplement de cette façon-là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1470

D'accord. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1475

Une dernière question, s'il vous plaît. Dans votre mémoire, il y a une carte, la carte numéro 16, où on peut voir le concept d'organisation spatiale et des corridors verts. Est-ce qu'il y a des discussions avec la MRC de Roussillon, votre voisine, pour que ces corridors verts là soient continués? Ou est-ce qu'ils le sont présentement?

1480

M. FRANÇOIS DEROME :

1485

Je vais vous dire que l'aménagement n'est pas de notre responsabilité. C'est plutôt la MRC qui a la responsabilité de l'application des schémas d'aménagement. Alors, comme j'ai dit tantôt, notre responsabilité se limite au développement économique. Et donc, ce qui est utile de voir sur cette carte-là, ce sont les pôles de développement économique qui sont indiqués en bleu, et pour lesquels on a besoin d'améliorer l'accessibilité et le raccordement à un réseau moderne de transport, particulièrement la région centrale de Beauharnois qui est si près de Montréal, mais si loin quand on veut y attirer des investisseurs et qu'on regarde le réseau routier existant pour y accéder.

1490

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup pour votre témoignage.

Nous invitons maintenant la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud.

1495

M. DENIS MARCIL :

Bonjour, madame! Bonjour, monsieur!

1500

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

M. DENIS MARCIL :

1505

Je me présente. Denis Marcil, premier vice-président à la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud.

M. GILLES BLIER :

1510

Gilles Blier, deuxième vice-président.

M. DENIS MARCIL :

1515

Le mémoire a déjà été déposé, je pense que vous avez déjà copie de ça. Alors, on va en faire un très bref résumé.

La mission de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud se lit ainsi:

1520

**Favoriser le progrès des entreprises situées sur la Rive-Sud en jouant le rôle de catalyseur dans la promotion du développement économique, culturel, politique et social.+*

1525

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud est la quatrième chambre en importance au Québec et la première en ce qui concerne l'étendue de son territoire. En plus de couvrir la presque totalité de la nouvelle Ville de Longueuil, son territoire comprend les villes de Calixa-Lavallée, Candiac, Delson, La Prairie, Saint-Amable, Saint-Constant, Saint-Mathieu, Saint-Philippe, Sainte-Catherine, Sainte-Julie et Verchères.

1530

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud existe depuis 1959. C'est donc un organisme qui a plus de quarante ans. Elle compte aujourd'hui près de 1 700 membres dans tous les secteurs d'activités.

M. GILLES BLIER :

1535

Comme monsieur Marcil mentionnait, on va faire un bref résumé. Alors, si la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud a été amenée à revendiquer le parachèvement de l'autoroute 30, c'est que la croissance économique de la Rive-Sud passe nécessairement par l'existence d'infrastructures routières conformes à ses besoins.

1540

La Rive-Sud comprend un fort pourcentage d'entreprises exportatrices et d'entreprises de distribution. Or, il n'existe aucune voie permettant de contourner Montréal, ce qui a pour effet d'engorger la situation de façon insoutenable et ce, tant sur la Rive-Sud que sur l'île de Montréal.

1545

Le parachèvement de l'autoroute 30 est donc la solution la plus adéquate et la plus urgente pour assurer le transport des marchandises et les exportations et, par conséquent, le développement économique de la région, en générant des emplois directs et indirects.

1550

Bien que le transport soit un outil majeur de développement économique, la Chambre cherche à aborder la question du développement économique d'une manière globale et dans une perspective métropolitaine en tenant compte de l'aménagement du territoire, de l'environnement, du rôle des municipalités et du financement.

Il faut mentionner que la Rive-Sud comprend 548 000 habitants. Donc, c'est quand même une région importante. La situation géographique de la Rive-Sud l'avantage sur le plan des exportations avec les principaux axes routiers en direction des États-Unis et de l'Ontario et la proximité des aéroports et du Port de Montréal. Elle constitue dans la région métropolitaine la porte d'accès la plus rapprochée au nord-est des États-Unis.

Je veux vous citer ici quelques statistiques qui proviennent de rapports qui ont déjà été réalisés, soit sur la congestion dans la région de Montréal par les différentes entreprises. Depuis 92, il y a une augmentation annuelle de 11 % des véhicules lourds circulant sur le pont Champlain. De 90 à 97 inclusivement, les exportations du Québec vers les États-Unis sont passées de 13,7 Md \$ à 32,5 Md\$. En 98, les échanges commerciaux des camions étaient évalués à 107 Md\$ répartis comme suit: 56 Md\$ pour l'axe est-ouest, interprovincial; et, 51 Md\$ pour l'axe nord-sud Québec/États-Unis.

L'autoroute 30 remplit pour l'instant une fonction intrarégionale mais elle est destinée à jouer un rôle métropolitain et interprovincial, au fur et à mesure qu'elle sera rattachée au réseau supérieur de l'ouest. Elle est appelée à devenir un facteur majeur de développement pour la Rive-Sud, dans la mesure où la région tire parti de sa position géographique stratégique.

En d'autres mots, l'axe est-ouest a une fonction métropolitaine étendue dans le sens où la Rive-Sud est un carrefour d'échange avec les Maritimes à l'est, l'Ontario et le Midwest américain à l'ouest, le nord-est des États-Unis au sud. Le développement des liens est-ouest sur la Rive-Sud s'inscrit donc dans une perspective métropolitaine et continentale.

51,7 % des exportations québécoises effectuées par camions aux États-Unis en 96 sont destinées au marché du Midwest, alors que 48 % prennent la direction du nord-est.

Il y avait une statistique intéressante également dans le mémoire qui dit que 39 % des emplois manufacturiers sur la Rive-Sud sont rattachés à des entreprises exportatrices.

Dans son étude Vision économique Rive-Sud publiée à l'automne 2001, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud appuyait fermement le projet qui consiste à faire de la Rive-Sud un carrefour majeur de centre de distribution et de transport. Mentionnons à cet effet que le créneau du transport et de la distribution compte parmi ceux qui sont inclus dans les stratégies promotionnelles d'Investissement Québec, de Montréal International et de la Société générale de financement.

Je vais laisser monsieur Marcil conclure.

M. DENIS MARCIL :

La position de la Chambre, elle est simple. On demande que la 30 soit complétée dans les plus brefs délais. Et sans prendre position sur un tracé quelconque, l'important c'est qu'elle soit terminée au plus tôt pour le développement économique de la grande Rive-Sud.

LA PRÉSIDENTE :

1600 Merci. On a des questions. Permettez-moi d'abord d'obtenir des précisions pour être
bien certaine qu'on va vous citer correctement, si on a à le faire. En page 7 de votre mémoire, il
est dit que de 1990 à 1997, les échanges avec les États-Unis sont de l'ordre de 44,7 Md\$. Est-
ce que je vous comprends bien, en 98, ils étaient de 51 Md\$? C'est bien ça? Parce que c'est
dans l'axe nord-sud. Est-ce que c'est la même chose qu'on compare? 44,7 Md\$ pour 1997 et
1605 51 Md\$ pour 1998?

M. DENIS MARCIL :

1610 Les échanges commerciaux sur l'axe nord-sud, Québec/États-Unis, étaient de 51 Md\$.

LA PRÉSIDENTE :

 Ça serait le même axe.

1615 **M. DENIS MARCIL :**

 C'est le même axe, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1620 Si vous voulez vérifier ça et si vous avez des données plus récentes encore, s'il vous
plaît, vous pourriez nous les communiquer.

1625

M. DENIS MARCIL :

Oui, avec plaisir.

1630

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Maintenant, on sait qu'avec l'ALENA, ces échanges-là ne devraient pas...

1635

M. DENIS MARCIL :

Diminuer.

1640

LA PRÉSIDENTE :

... diminuer.

1645

M. DENIS MARCIL :

Définitivement.

1650

LA PRÉSIDENTE :

Ça devrait même augmenter. Vous nous soulignez que l'autoroute actuelle, parce qu'elle n'est pas complétée, ne joue pas un rôle, nécessairement un rôle d'axe de contournement ou de lien interprovincial ou sur de longs trajets mais plutôt un lien d'échange interrégional. À la page 8, vous dites que ça remplit une fonction intrarégionale et elle est destinée à jouer un rôle interprovincial.

1655

Alors, dans cette optique-là, étant donné que ça serait situé dans un axe stratégique pour les échanges avec les partenaires du côté américain, aussi pour l'axe vers l'ouest et vers l'est, est-ce que vous avez des indications à l'effet que la région pourrait jouer un rôle majeur en termes de lieu non seulement de transit mais de montage ou d'arrimage de pièces qui pourraient être faites à différents endroits et qui pourraient, ici, dans la région, devenir des éléments prêts à être exportés.

1660

Est-ce que ça pourrait être un lieu où justement des industries viennent s'implanter pour bénéficier de cette zone, un peu comme un cerveau, d'échange avec toutes sortes de régions productrices ou des zones d'exportation?

1665 **M. GILLES BLIER :**

On reprend une explication qui va dans ce sens-là, à la page 9, où on dit que la Rive-Sud est un carrefour d'échange avec les Maritimes, avec l'Ontario et le Midwest et avec le nord-est des États-Unis, pour lequel l'autoroute 15 entre autres représente l'axe d'entrée principalement utilisé. Donc, on est effectivement à un pivot, à un grand pivot, je dirais, qui dépasse possiblement le contexte régional des audiences sur le choix d'un tronçon. Et, on parle que la grande Rive-Sud est un carrefour d'échange, donc qui pourrait certainement être une terre fertile d'assemblage ou d'arrimage de produits ou de marchandises destinés au marché de l'exportation. C'est facilement imaginable.

1675 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous nous dites que c'est urgent de faire cet arrimage-là, de compléter, si on lit bien votre mémoire, de compléter l'axe et ça concerne non seulement à ce moment-là le tronçon qu'on étudie mais aussi le tronçon ouest.

1680 **M. DENIS MARCIL :**

Les deux tronçons, effectivement.

1685 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Peut-être dans le même ordre d'idée, est-ce qu'à votre connaissance, les conséquences, est-ce qu'on a déjà évalué les conséquences de ne pas encore avoir l'autoroute 30, sur la région?

1690 **M. DENIS MARCIL :**

Je ne crois pas, à ma connaissance, qu'on ait des études en ce sens-là. Ce qu'on peut voir très très facilement quand on est dans le domaine des affaires, c'est qu'il y a beaucoup de frein à l'implantation de nouvelles entreprises sur la Rive-Sud, en grande partie grâce au réseau routier. À cause du réseau routier. Ce qui serait un frein important à enlever si la 30 était complétée.

1695 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Mon autre question, bon, vous avez délibérément choisi de ne pas prendre parti entre le tracé nord et le tracé sud. Je voudrais tout de même vous demander s'il y a des considérations, soit d'ordre régional ou vis-à-vis certains aspects de l'économie, qui militeraient en faveur d'un tracé plutôt que l'autre. Ou qu'il faut prendre en ligne de compte d'une façon plus particulière, selon qu'on considère l'un ou l'autre des tracés.

1700 **M. DENIS MARCIL :**

1710 En demeurant relativement neutre, je vais vous répondre en disant qu'on n'est pas des
experts dans le domaine et les experts semblent avoir déjà prononcé certains avantages à
certains tracés. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'il semble évident qu'il y a un tracé qui est peut-être
1715 faisable plus rapidement qu'un autre. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'il y a urgence. Donc, on ne
peut pas se prononcer parce que ce n'est pas notre domaine et, pour nous, qu'elle passe au
nord ou au sud, les kilomètres de différence, je ne pense pas que ça change grand-chose.
Mais c'est l'urgence. Ça fait déjà dix ans, douze ans, quinze ans qu'on parle de la 30 et qu'on
avance à coups de kilomètre et de kilomètre. Mais il est urgent qu'elle soit complétée.

1720 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Merci.

1725 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie pour votre témoignage.

1730 **M. DENIS MARCIL :**

Merci bien.

1735 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, est-ce qu'il y a des gens inscrits au registre pour les rectifications, ce soir?
Monsieur Beaulieu.

1740 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Madame la présidente, le même commentaire que tantôt, on se réserve le droit de
répliquer par écrit aux différents mémoires qui ont été déposés. Quant aux informations que
vous avez demandées sur le tronçon ouest, le tronçon Vaudreuil-Châteauguay, on pourrait vous
revenir demain après-midi, sinon demain soir, avec des informations à ce sujet.

1745 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Je vous remercie. Alors, il n'y a pas d'autres inscriptions au registre? Ça va.
Merci beaucoup pour votre belle collaboration, tout le monde. On reprend demain après-midi à
13 h 30.

1750 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de la preuve

et des témoignages en cette cause, pris au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

1755

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, S.O.

1760