

**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 2

Séance tenue le 26 mars 2002, à 13 h 30  
Salle de réception Les Écluses  
4625, boulevard Marie-Victorin  
Sainte-Catherine

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 26 MARS 2002.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE .....	1
LA PRÉSIDENTE:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
PROPRIÉTAIRES D'IMMEUBLES LOCATIFS DE L'ARRONDISSEMENT DE LA PLACE LANCTÔT ET DE LA RUE BÉLANGER À SAINT-CONSTANT :	
DENIS CAPES.....	1
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA MONTÉRÉGIE :	
JOHANNE MORISSETTE.....	13
MÉTRO RICHELIEU 2000 INC. :	
YVES FALLU, JOËL PAQUIN.....	20
REPRISE DE LA SÉANCE .....	31
NORMAND LAFORCE.....	31
RECTIFICATION :	
MTQ : RÉJEAN BEAULIEU .....	44

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5 Bon après-midi, tout le monde! Bienvenue! Alors, cet après-midi, il y a cinq inscriptions. Je vous rappelle que cette séance est consacrée à l'expression de vos opinions. Alors, nous avons déjà reçu vos mémoires ou si vous avez choisi de vous exprimer sans qu'il y ait un mémoire comme tel de déposé, vous êtes les bienvenus également.

10 Je vous rappelle qu'on demande à tous un grand respect mutuel. Hier, je pense que c'était vraiment remarquable comment les gens ont su se respecter, quelles que soient les opinions exprimées. Il y a eu énormément d'écoute et la commission a été vraiment impressionnée par votre discipline. Alors, on va continuer dans ce sens-là.

15 S'il y a des rectifications à apporter, on vous demanderait de bien vouloir exercer votre droit. C'est aussi dans l'esprit que nous vous demandons un éclairage de la commission le plus juste possible. Alors, s'il y a des informations qui sont données, il pourrait arriver qu'il y ait des erreurs dans ces présentations-là, ça se comprend, mais on voudrait aussi être bien informé.

20 Alors, vous avez le droit et, je dirais, le devoir de nous en informer. Alors, je vous demanderais de vous inscrire au registre pour le faire. Vous pouvez, aussi, le faire par écrit. Vous êtes les bienvenus. Mais c'est toujours dans un esprit de rectification et non de contradiction ou d'opinion contradictoire par rapport à un message qui a été livré devant la commission. D'accord?

25 Maintenant, vous pouvez aussi compléter votre mémoire, si vous jugez qu'il y a des informations que vous auriez voulu livrer à la commission et vous êtes prêt à le faire maintenant, vous avez encore une semaine pour le faire.

30 Je répète que les centres de consultation demeurent ouverts jusqu'à la fin de notre mandat. Le mandat se termine au moment où on dépose le rapport. Alors, il sera déposé au plus tard le 18 juin prochain.

Alors, nous allons commencer avec monsieur Denis Capes.

35

### M. DENIS CAPES :

40 Bonjour, madame! Bonjour, monsieur! Moi, je viens présenter le mémoire pour les propriétaires d'immeubles locatifs de l'arrondissement de la Place Lanctôt et de la rue Bélanger à Saint-Constant. On représente plus de cent familles de locataires du secteur avoisinant la 132.

Nous sommes plusieurs petits propriétaires d'immeubles locatifs qui avons investi nos économies dans la région et sommes en désaccord avec la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 pour les raisons suivantes.

45

Premièrement, si nous avons voulu investir à Montréal près de l'autoroute Décarie ou de la métropolitaine, nous l'aurions fait.

50

Deuxièmement, aucune intégration avec le cadre bâti, déchéance des secteurs voisins de l'autoroute (voir Ville de Longueuil voie de service du boulevard Taschereau viaduc de l'intersection du boulevard Curé-Poirier). On peut noter à cet endroit-là, il y a plusieurs immeubles, c'est en décadence dans ce secteur-là. On ne voudrait pas que ça arrive dans notre secteur.

55

Troisièmement, les superstructures en hauteur près de la rue Lanctôt et Bélanger avec mur de trois mètres vont anéantir la vision de notre secteur vers le nord sur un kilomètre. On va avoir une perte du champ visuel. Il n'y a aucune façon d'atténuer cet impact majeur pour notre secteur, il n'a jamais été question dans le passé d'avoir une structure de la sorte. Même avant qu'on fasse bâtir, si on savait que l'autoroute 30 devait passer là, il n'a jamais été question que ce soit en hauteur de cette façon-là. Soyez assurés qu'une poursuite en recours collectif sera déposée contre le MTQ advenant la réalisation de cette structure pour la perte visuelle de l'horizon.

60

65

Quatrièmement, les pertes de valeur foncière des immeubles locatifs du secteur (perte de valeur locative durant les travaux et après les travaux) à cause du bruit, la poussière, les difficultés d'accès. Pour l'immobilier, la valeur foncière est calculée à partir des revenus des immeubles et des dépenses. Ça fait que si on a moins de -- un taux de location plus bas, on est obligé de louer moins cher, nos valeurs foncières vont baisser par conséquent.

70

Les murs de son de trois mètres vont favoriser le *graffitisme*, dessins de libre expression. Ça fait que j'ai amené des diapositives. Je ne sais pas si on peut fermer les lumières?

**LA PRÉSIDENTE :**

75

C'est surtout l'extérieur. C'est difficile à fermer.

**M. DENIS CAPES :**

80

Parce que l'effet n'est pas...

**LA PRÉSIDENTE :**

85 On voit.

**M. DENIS CAPES :**

90 Oui? On ne voit pas tellement.

**LA PRÉSIDENTE :**

95 En arrière, non? Avez-vous des photos de ça? On peut les faire circuler aussi dans la salle.

**M. DENIS CAPES :**

100 On peut voir les graffitis, c'est près de la rue Sherbrooke, sur la voie de service de la 25 et après, la photo d'ensuite, c'est sous le pont de la Montée des Bouleaux.

**LA PRÉSIDENTE :**

105 On voit qu'il y a des graffitis partout.

**M. DENIS CAPES :**

110 Oui. Ça, c'est au niveau du pont de la Montée des Bouleaux sur la rue Saint-Pierre. Ça fait que déjà, c'est très présent à Saint-Constant. C'est une plaie. Et, nous, on pense qu'avec la venue de ces murs de son-là, cette superstructure-là, dans les voies de service, près de nos immeubles, on va être un peu forcé d'avoir ça dans le visage constamment.

115 Et, on ne voit pas à différents endroits que le ministère des Transports fait des efforts pour, si on veut, faire disparaître ces dessins-là. Il y a même certains endroits qu'on place de la végétation, puis ce n'est pas le diable mieux, parce que avec la végétation, vous voyez le paquet de papiers puis de cochonneries qu'il y a dans les arbres. Puis à l'arrière de ça, vous avez des condos, directement à l'arrière de ça. Ça fait que ce n'est pas esthétique vraiment. Est-ce que je peux vous donner les photos?

**LA PRÉSIDENTE :**

120 Oui, tout à fait.

**M. DENIS CAPES :**

125

Sixièmement, l'augmentation du bruit, car le mur de son de trois mètres ne protégera pas contre le bruit d'échappement des camions qui sont à quatre mètres environ de hauteur et l'utilisation du frein moteur qu'on appelle communément le *Jacob brake*.

130

Septièmement, la pollution par les gaz d'échappement, les poussières de garniture de frein (de l'amiante), la dispersion des particules toxiques dans l'air, l'augmentation des maladies cardiaques et pulmonaires.

135

Ici, il y a eu un article qui a paru dans le *Journal de Montréal* le 7 mars 2002, dont on dit: *Aussi dangereux de vivre en ville que de côtoyer un fumeur*. Ça fait que, ici, c'est une étude qui a été faite à Chicago:

140

*\*Il est aussi dangereux de vivre en ville que de côtoyer un fumeur de près. La pollution dans les grandes métropoles accroît fortement un effet le risque d'avoir un cancer du poumon, selon une étude américaine réalisée à partir des dossiers médicaux d'un demi-million d'Américains.*

145

*Cette étude apporte la preuve la plus nette jamais avancée des dangers de la pollution atmosphérique sur les citoyens, qu'ils vivent dans une grande ville ou dans une petite agglomération, selon les chercheurs des universités Brigham Young et de New York.*

150

*Publiée dans la revue de la Société américaine de médecine (Journal of the American Medical Association), elle met en évidence les risques liés à l'inhalation des particules fines générées par la combustion de la suie émise par les voitures, les camions, les usines et les centrales électriques au charbon.*

155

*Les chercheurs ont analysé les dossiers médicaux sur la période de 1982-1998 de 500 000 volontaires, originaires d'une centaine de villes, ainsi que les données sur la pollution atmosphérique annuelle de ces localités.*

160

*20 ans de recherche. En premier lieu, ils ont pris en compte d'autres facteurs favorisant les maladies cardiaques et pulmonaires, tels le tabac, le régime alimentaire, le poids et le travail.*

*Puis ils ont comparé le taux de décès par cancer des poumons aux niveaux moyens de pollution, c'est-à-dire la concentration de particules fines mesurées en microgrammes par mètre cube d'air. Le nombre de morts par cancer des poumons augmente de 8 % pour chaque hausse de 10 microgrammes. Les autres décès d'origine cardiaque ou pulmonaire augmentent de 6 % pour chaque hausse de 10 microgrammes.*

165

*Cette étude apporte \*la meilleure preuve épidémiologique que nous ayons jusqu'à présent que ce type d'exposition est lié aux morts par cancer des poumons+, considère Allen*

Dearry, de l'Institut national des sciences de la santé environnementale, qui a financé les recherches.

170           *\*Ces conclusions sont irréfutables parce que l'échantillon compte des centaines de milliers de gens dans de nombreuses villes à travers les États-Unis qui ont été suivis pendant près de 20 ans+, souligne George Thurston, chercheur spécialisé sur les questions d'environnement à l'Université de New York et coauteur de l'étude.*

175           *Selon lui, les risques de cancer des poumons sont pratiquement identiques à ceux auxquels sont exposés les non-fumeurs vivant avec des fumeurs et qui respirent ainsi leur fumée de cigarette.+*

Ou la fumée secondaire.

180  
185           Ici, en tant que propriétaires d'immeubles, on n'est pas juste là aussi comme personne qui pense juste à nous, principalement à cause de leurs revenus limités, plusieurs jeunes familles avec des enfants et les personnes retraitées sont locataires. C'est le groupe de personnes le plus vulnérable aux polluants, aux maladies pulmonaires et cardiaques. On pense à l'asthme chez les enfants, maladies pulmonaires chez les gens âgées, maladies cardiaques. Il est hors de question que les moins nantis fassent les frais du manque de vision du ministère des Transports.

190           Parce que, bien souvent vous allez retrouver les logements sociaux, vous allez retrouver les logements locatifs, les multilogements près des grandes routes et, après ça, ça devient comme une zone tampon, si vous voulez, pour les résidences unifamiliales. Mais, moi, je trouve ça aberrant que ça soit ces gens-là qui soient toujours en ligne de front contre ces polluants-là.

195           Huitièmement, augmentation du flot de camions de 6 500 camions par jour, une fois l'autoroute complétée à Vaudreuil-Soulanges. Un camion, on a dit, ça égale 20 voitures en polluant. Donc, on a 130 000 automobiles de plus par jour, plus les 37 000 actuelles, ce qui fait 167 000 automobiles par jour en polluant quand l'autoroute 30 sera complétée sur toute sa longueur.

200           Neuvièmement, l'autoroute 30 est une voie de contournement pour désengorger Montréal et pour améliorer la qualité de vie des Montréalais, et elle n'est pas pour nous mais on veut nous l'imposer et ne pas contourner nos villes. Nous ferons partie du 5 % du tracé à travers les villes, 95 % de l'autoroute 30 de Sorel à Vaudreuil-Soulanges passe et passera en milieu agricole.

205  
210           Dixièmement, autre fait intéressant. Le ministre des Transports, Serge Ménard, qui était invité à la station de CKAC à l'émission de Jean Lapierre le 15 mars 2002, ça ne fait pas longtemps, de 12 h à 13 h, un auditeur de Longueuil a fait remarquer au ministre qu'au Vermont, les routes sont plus belles qu'au Québec et ce, avec le même climat (gel et dégel).

L'auditeur a mentionné qu'au Québec, on permet aux camions de transporter 120 000 livres – au Québec et au Canada – 120 000 livres au chargement, alors qu'aux États-Unis, on permet 80 000 livres.

215 Le ministre Ménard a dit sur les ondes que si le Québec harmonise ses normes de tonnage avec les États-Unis, on doublerait le nombre de camions sur nos routes au Québec.

220 Ça fait que là, moi, je m'interroge. Est-ce qu'on peut penser qu'un jour, avec le coût croissant de réfection des routes, que nous soyons obligés à en venir à cette solution, augmenter le nombre de camions pour empêcher que les routes se détruisent. Quelles seront les conséquences sur la pollution, le bruit? Toutes les évaluations faites par le MTQ seront toutes sous-évaluées et nous aurons 4 millions de camions de plus sur la 30. Et, en plus de ça, les prévisions pour 2016 seront dépassées plusieurs fois.

225 Onzièmement, perte de qualité de vie pour les locataires: usage des balcons extérieurs et du terrain pour les enfants.

230 Douzièmement, rallongement de 4 kilomètres par jour pour une famille qui possède deux automobiles, une fois l'autoroute complétée, avec les détours des voies de service. Si on multiplie 4 kilomètres par 365 jours à 0,30 \$ le kilomètre, ça fait 438 \$ par année de plus en entretien, en réparation, en essence et en pollution que les familles de notre région auront à supporter, à payer de plus. Est-ce que ces gens-là auront les moyens de payer cette dépense insensée ou cette taxe déguisée?

235 Treizièmement, aucune voie de contournement viable pour évacuer une population de 65 000 personnes advenant une catastrophe dans la région. Nous exigeons une voie de contournement comme pour toutes les villes où les autoroutes passent près de chez eux.

240 Quatorzièmement, advenant un accident avec mort, la Sûreté du Québec peut barrer la route jusqu'à 12 heures pour protéger la scène et faire les analyses. Donc, il y aura migration des véhicules en transit dans les voies de service et paralysie de la circulation locale. Qu'advient-il avec les ambulances, les camions à incendie en cas de sinistre et les déplacements des résidents actuels, puisque nous n'aurons qu'une route?

245 Quinzièmement, le ministère des Transports tend à rendre complexe l'aménagement de la route 132 en boulevard urbain, advenant que le tracé sud de la 30 soit retenu, pour amoindrir l'impact monétaire et les avantages du tracé sud dans les terres. Il serait facile de rendre sécuritaire la route 132 en aménageant un mur de type Jersey au centre et de récupérer la moitié de la voie en jaune, la voie qu'on peut tourner d'un côté ou de l'autre et de la rapporter sur les accotements pour faire un boulevard urbain à trois voies à faible coût.

250

Bien entendu, d'autres aménagements pour rendre plus fluide le boulevard urbain seraient à considérer au niveau de la voie ferrée à Candiac. Le virage à gauche aux

255 intersections serait permis. En réalisant l'autoroute au sud et un boulevard urbain, nous aurions deux routes pour le prix d'une.

260 Le ministère des Transports pourrait rétrocéder les surplus de terrain aux villes car ces dernières sont privées de revenus de taxes pour ces terrains depuis plus de 30 ans. Avec ces revenus, des aménagements, trottoirs et piste cyclable seraient réalisables sur le futur boulevard de la 132. De plus, une signalisation adéquate obligerait les véhicules en transit à emprunter la 30 au sud dans les terres.

265 En terminant, je me pose toujours cette question-là et beaucoup d'autres: quels sont les intérêts de nos politiciens locaux à vouloir réaliser cette autoroute qui séparera nos villes qui seront appelées à fusionner dans un avenir rapproché?

270 Je vous remercie. Moi, j'étais ici pour présenter ça au nom des propriétaires des immeubles locatifs de l'arrondissement de la Place Lanctôt et de la rue Bélanger. Ont signé: Denis Capes, du 1B, Bélanger, Saint-Constant, propriétaire d'immeuble à 8 logements. Yvon Saint-Denis et fils, le 3 et le 13, Place Lanctôt à Saint-Constant. Sylvain Grenon, 2A, rue Lanctôt, Saint-Constant. Michael Isantiz, 2A, Lanctôt, Saint-Constant. Marcel Poissant, 5, Place Lanctôt, Saint-Constant. Viateur Fiset, 1, Place Lanctôt. Et, Thérèse Poulin, 9, Place Lanctôt, Saint-Constant.

275 Ça fait que c'est tout qu'est-ce que j'avais à vous présenter. Je vous remercie beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

280 Merci. On a quelques questions pour vous.

**M. DENIS CAPES :**

Oui.

285 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

290 Monsieur Capes, une des craintes que vous exprimez au début de votre mémoire, vous dites qu'il n'y aurait aucune intégration avec le cadre bâti et risque de déchéance des secteurs voisins. Et, là, vous citez quelques exemples, notamment celui du boulevard Taschereau à Longueuil.

**M. DENIS CAPES :**

Oui.

295

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

300 Mais quelle appréciation faites-vous de l'état actuel de la situation? La route 132, dans son environnement actuel, comment vous évaluez l'intégration ou le manque d'intégration avec le cadre bâti?

**M. DENIS CAPES :**

305 Bon, actuellement, de par le fait même que ça fait plusieurs années qu'on a l'hypothèque de l'autoroute 30 qui est sur notre tête, il y a beaucoup de terrains aux abords qui n'ont pas été développés ou que ça a été laissé en lot vacant. Et, actuellement, moi, tant qu'à avoir une autoroute avec une superstructure en hauteur à cet endroit-là, je préfère garder la 132 de la façon qu'elle est actuellement.

310 Ou, comme je disais tantôt, ça serait facile de l'aménager sécuritairement en attendant et permettre les virages à gauche aux intersections en mettant un mur Jersey au centre. C'est à faible coût, là. On parle peut-être de 2-3 M\$. Je fais une analyse sommaire, là. Je ne suis pas ingénieur, mais je suis capable de comprendre que c'est réalisable d'une façon très facile. Et, ça rendrait très sécuritaire notre artère.

315 Et, pour nous, les gens, cette artère-là, c'est un lien entre les populations, autant à Sainte-Catherine qu'à Saint-Constant. Moi, je fais partie -- mon immeuble est même sur deux villes. Je suis dans Saint-Constant et Sainte-Catherine. Ça fait que je peux vous dire que dans notre région, on ne voit pas quand on sort de Saint-Constant ou on sort de Delson. C'est un tout, si on veut. Et, cette autoroute-là, cette cicatrice-là, cette tranchée-là va venir vraiment scinder en deux.

325 Et, moi, de me retrouver... je pense, en urbanisme, on n'a pas le droit, il y a certains droits qu'on a de bâtir, de couper la vue de quelqu'un quand on bâtit un bâtiment. Mais de faire une structure de la sorte puis de couper complètement le champ visuel -- moi, j'ai des locataires qui voient l'Oratoire Saint-Joseph de chez eux. À partir de moment-là, on ne verra plus rien. On va voir une masse de béton.

330 Et, si vous regardez les commerces près de -- je parlais de Taschereau, près de la superstructure à Longueuil, vous avez le Motel Oscar, vous avez des J.J. Buffing, des compagnies, des gars de bicycle qui font du polissage, toutes sortes de choses. Vous regardez le secteur à côté, ça a l'air en déchéance, en décadence. Puis, moi, je ne veux pas une chose comme ça.

335 Puis, d'autant plus que c'est un secteur de locataires, on va se retrouver avec quoi? On va se retrouver avec des gens les moins nantis qui vont vouloir rester près du bruit, les gens sur l'aide sociale, les gens, mettons -- on va se retrouver avec beaucoup plus d'interventions policières à faire dans ce secteur-là, que ce soit pour la drogue, que ce soit pour les problèmes avec les enfants, un paquet de choses.

340

Ça fait que il n'y a pas juste mon secteur. Il y en a d'autres secteurs locatifs, il y a d'autres endroits pas très loin sur Lériger et ces gens-là sont en zone tampon de cette autoroute-là.

345 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Mais si je reviens à ce que vous avez dit au début, la question d'intégration serait principalement mise en danger soit avec des superstructures; donc, c'est l'aspect visuel.

350 **M. DENIS CAPES :**

Oui.

355 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

C'est ce qui se trouverait à ériger des coupures ou des barrières.

**M. DENIS CAPES :**

360 C'est ça. Puis comme vous voyez un petit peu, l'histoire des graffitis que j'ai voulu vous faire voir, c'est que dans le fond, les jeunes cherchent à s'identifier et cherchent aussi à avoir une tribune. Et, ils cherchent à s'exposer. Ça fait que ces Picasso-là, d'avoir ça continuellement en vue... pour nous, les gens, un mur de son, c'est déjà une barrière. C'est peut-être pas si laid en son ensemble, mais avec des dessins dessus continuellement, je ne  
365 pense pas que ça fait un environnement où il fait bon vivre et que ça peut attirer des gens qui sont intéressés à rester dans un secteur puis élever une famille. Ou des personnes âgées qui vendent leur maison puis qui s'en vont vivre en logement pour profiter de leur retraite.

370 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ce que je voulais vous demander, aussi, monsieur Capes, est-ce que quand on constate, par exemple, des graffitis, déjà, vous avez signalé un des exemples...

375 **M. DENIS CAPES :**

Oui. Ça, c'est le pont de la Montée des Bouleaux, oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

380 Est-ce qu'il y a eu des interventions auprès des autorités pour leur demander de...

**M. DENIS CAPES :**

385 Je sais qu'il y a des endroits au centre municipal de Saint-Constant, ils ont placé des  
panneaux à ces endroits-là pour la libre expression, si vous voulez, mais je pense que les  
jeunes préfèrent souvent dire: \*Aie! As-tu vu le graffiti que j'ai fait là? Ça, c'est moi qui l'a fait.+  
Ils ont une fierté de... Ça s'est fait sur des camions, ça s'est fait à différents endroits. L'été  
dernier, ils ont même enquêté pour essayer de trouver des coupables. Ils ont finalement trouvé  
la personne. Ça en prend juste un.

390

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Il faut être délinquant pour que ce soit l'fun, c'est ça.

395

**M. DENIS CAPES :**

C'est un peu comme toute chose.

400

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Plus loin, vous dites dans votre mémoire: rallongement de 4 kilomètres par jour.

405

**M. DENIS CAPES :**

Oui.

410

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Bon, ça, peut-être quelques explications rapidement là-dessus mais, en même temps,  
est-ce qu'il n'y aurait pas une compensation avec l'accélération du débit de la circulation, s'il y a  
une amélioration quelle qu'elle soit sur la route 132.

**M. DENIS CAPES :**

415

Quand on parle de rallongement, c'est un petit peu comme si on s'en va près de la 132 à Brossard, puis on tombe sur les voies de service. on est obligé d'aller faire bien loin pour revenir. Puis, actuellement, on peut traverser à différents endroits, à différentes intersections. Même dans ma solution que je préconise, avec le Jersey au centre, les virages aux feux de circulation, on n'aurait pas à parcourir des kilomètres ou 2, 3 kilomètres pour faire un détour.

420

Tandis qu'ici, soir et matin, tout dépendant de la position géographique où vous êtes situé, où vous allez, votre origine-destination, vous allez avoir à faire des détours. Et, ces détours-là se traduisent en perte de temps, se traduisent en pollution, en essence, en coûts indirects, en entretien de voiture.

425

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci.

430

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Capes, vous proposez, advenant la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe sud, que le surplus de terrains acquis...

435

**M. DENIS CAPES :**

Qui n'est pas nécessaire.

440

**LA PRÉSIDENTE :**

... en tenant compte d'un aménagement peut-être plus sécuritaire...

**M. DENIS CAPES :**

445

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

... mais il pourrait rester du terrain et que ce soit rétrocédé ou aménagé, rendu disponible pour des genres d'aménagement. Quel genre d'aménagement vous voyez là?

450

**M. DENIS CAPES :**

455

Parce que, ici, mettons, il y a eu surdimensionnement à plusieurs endroits des expropriations. Bon, les villes, comme je disais, ça fait 30 ans, dans les années 70 à peu près que ces terrains-là ont été expropriés et les villes ont perdu des droits de taxation là-dessus. Le ministère des Transports, lui, a loué et loue des emplacements pour des annonces et il a acquis des terrains à des coûts ridicules, à 0,30 \$ le pied dans les années 70.

460

Et, il y a des gens qui nous ont dit, des propriétaires de commerce qui ont eu peut-être 2 700 \$ pour leur terrain, puis que, aujourd'hui, ils paient 2 000 \$ par année pour avoir une annonce ou avoir un accès à partir de ce terrain-là.

465

Ça fait que les villes, comme nous, on est des payeurs de taxes, qu'on soit propriétaire d'immeuble ou qu'on soit... on paye des taxes. Et, ces pertes de revenus de taxation-là, les villes doivent charger en conséquence aux autres usagers et les villes pourraient aussi, en ayant récupéré ces fonds de terrain-là, en revendre une partie aux commerces en frontage, les parties qui seraient en surplus, qu'ils n'auraient pas de besoin et, à ce moment-là, avoir un certain revenu.

470

Et, avec ces revenus-là, ils pourraient à ce moment-là aménager, faire un fonds pour pouvoir aménager, mettons comme je disais, les trottoirs, les pistes cyclables, que ce soit plus intéressant pour les piétons, les cyclistes, le transport en commun aussi. Il y a beaucoup de choses à faire.

475

Moi, j'ai été 5 ans conseiller à la Ville de Saint-Constant et j'ai fait un programme qui disait: \*Achetez une maison dans notre région, transport gratuit pendant un an+ qui a fonctionné très bien. On a doublé le nombre d'usagers en transport en commun à Saint-Constant, Delson, Sainte-Catherine. Ça a doublé dans l'espace d'un mois.

480

Il y a des choses à faire. On a fait un parc incitatif qui est là actuellement, qu'on va détruire, qu'on va déplacer. Les usagers, je peux vous dire, moi, une chose, quand j'étais sur la présidence de la CIT, à chaque fois qu'on faisait des changements au niveau du transport en commun, on créait du mécontentement. Puis il y a des gens que ça favorise, puis il y en a d'autres que ça défavorise.

485

Ça fait que, moi, je me dis qu'avant de bouger des choses, des structures qui sont là -- ces infrastructure-là ont été payées par le gouvernement. Ce n'est peut-être pas la région ici, mais si on a un parc incitatif de 300, 350 véhicules, ça a coûté un coût et les gens ont des habitudes. Puis je pense qu'il faut essayer de regarder, bonifier. Mais tout chambarder, ce n'est pas toujours la façon, si on veut que les gens continuent à se servir du transport en commun puis qu'ils continuent à avoir des liens entre les villes.

495

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va. Merci beaucoup pour votre témoignage.

500 **M. DENIS CAPES :**

Merci.

505 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous invitons maintenant le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie.

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

510 Bonjour! Mon nom est Johanne Morissette. Je suis la directrice générale du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie.

**LA PRÉSIDENTE :**

515 Bonjour!

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

520 Le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie a pour mission de faire de la concertation, de l'éducation et de l'action en environnement et en développement durable. Nous, on a été fondé par des groupes environnementaux, il y a maintenant 11 ans.

525 Comme vous le savez, le projet de l'autoroute 30, dans sa globalité a été, bon, disons, accepté par l'ensemble des décideurs en Montérégie. Toutefois, nous, on se posait la question, à savoir le choix du tracé. Alors, au niveau de notre mémoire, nous avons énuméré les arguments pour et contre le tracé parce que sur notre conseil d'administration, nous avons des gens qui ont des intérêts divers.

530 Finalement, je pense que je vais vous lire les arguments. Pour le tracé, c'est-à-dire si on veut faire le tracé au nord, les arguments qui ressortaient, c'était que depuis de nombreuses années, le tracé avait été planifié et que l'on retrouve des terrains contaminés qui pourront difficilement être utilisés, sauf à grand frais, si on veut leur donner une bonne catégorie, c'est-à-dire être capable de bâtir sur ces terrains-là. Donc, ça, c'était un argument pour le tracé au nord. C'est ça.

535 Et c'est que, en entendant les autres argumenter, ça m'a influencée un petit peu mais, donc, comme on disait, le tracé au nord est situé principalement en zone commerciale et les citoyens, à cet endroit, ont le choix d'utiliser un système d'aqueduc, contrairement à d'autres citoyens qui sont en milieu rural, donc, qui n'auraient peut-être pas le choix et qui se servent de la nappe phréatique pour boire de l'eau, finalement.

540

545 Arguments contre le prolongement par le tracé au nord. Alors, le tracé au nord qui est fait en tranchée soulève des inquiétudes quant à ses répercussions sur la nappe phréatique et les cours d'eau effluents de cette dernière. Advenant une contamination de l'eau, cela aurait un impact sur un de nos besoins primaires dont on a besoin, finalement, qui est boire de l'eau.

Le tracé au nord coûte trois fois plus cher que celui au sud et, incluant -- en fait, même plus que trois fois, si on inclut par exemple les externalités.

550 Le tracé au nord, est-ce qu'il présente vraiment un plan d'évacuation efficace en cas d'accident impliquant des substances dangereuses? Le tracé au nord semble incommoder plus de gens que celui au sud.

555 Arguments pour le prolongement pour le tracé au sud. Les grandes villes nord-américaines tendent à bâtir les projets d'autoroute en dehors des villes en les contournant. En fait, c'est ce que l'on veut faire en partie avec le projet de l'autoroute 30 par rapport à l'île de Montréal. Donc, on se dit, pourquoi est-ce qu'on n'appliquerait pas le même principe pour les quatre villes, c'est-à-dire contourner les quatre villes pour construire une autoroute.

560 Également, une autoroute en surface aurait moins d'impact sur la nappe phréatique que l'autoroute en tranchée prévue au tracé nord.

565 Arguments contre le prolongement par le tracé au sud. Le tracé au sud, bien, vous savez, passe sur des terres arables qui sont très riches et qui peuvent servir à l'alimentation humaine, donc qui comblent un besoin primaire chez l'homme.

570 Le tracé au sud, aussi, fait une centaine de mètres au sud des quartiers résidentiels les plus proches, ce qui créera une enclave qui pourra être plus difficile et onéreuse à gérer pour les agriculteurs propriétaires ou locataires de terres situées de part et d'autre de l'autoroute. Et, même si le tracé au sud est construit, on dit, bon, le tracé au nord a besoin de rénovation pour améliorer la sécurité routière, entre autres.

575 Donc, en conclusion, avec les administrateurs, on a regardé la somme des avantages et des inconvénients d'un tracé et de l'autre et, en majorité, les administrateurs tendent plutôt à favoriser la construction du tracé au sud. Au sud, parce que les inconvénients sont quand même moindres au sud comparativement au nord, malgré le fait qu'il y a l'empiétement sur des terres arables, mais les inconvénients sont quand même moindres parce que le tracé nord empiéterait sur un marais d'origine non humaine, qui est classé, selon le ministère de l'Environnement. Également, le tracé au nord présente un risque potentiel de contamination de la nappe phréatique. C'est ça.

585 Et, au point de vue social, je pense qu'il y a plus de gens qui sont incommodés par le tracé au nord qu'au sud. Et, au point de vue économique, nous, on le voit dans une perspective de développement durable, c'est-à-dire qu'est-ce qu'on laisse aux générations futures ensuite.

Donc, comme je disais tantôt, la tendance des grandes villes américaines, c'est de construire en dehors des villes à l'heure actuelle et, c'est ça, d'aménager un boulevard qui serait convivial à l'intérieur des quatre villes. Merci.

590

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci pour la réflexion de votre organisme que vous avez bien voulu nous livrer. Madame Morissette, vous parlez des terrains contaminés. Le ministère des Transports nous a dit, en première partie d'audience, qu'il reconnaissait là, ils sont propriétaires de l'emprise et qu'il pourrait y avoir des terrains contaminés. Ils ne sont pas identifiés. C'est-à-dire, ils sont identifiés comme potentiels mais ils ne sont pas caractérisés dans l'ensemble, pour le moment en tout cas.

595

600

Mais comment vous voyez ça la différence entre le tracé nord et le tracé sud puisque, de toute façon, lorsqu'il y a la vente d'un terrain qui est contaminé, il doit être décontaminé avant de le vendre ou il y a une limitation à l'usage.

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

605

Exact, oui. Je pense que les aménagements qui pourraient être faits pour reclassifier jusqu'à un niveau acceptable, ça ne serait pas de toute façon jusqu'au niveau résidentiel mais plutôt commercial. Et ce que l'on fait dans certaines villes américaines, c'est, disons, bon, qu'on a le boulevard urbain comme tel. De chaque côté, vous pouvez avoir des commerces ou services, puis avoir une autre voie, disons, qui sert entre commerces, si je peux dire, et que des gens, plus ou moins locaux, qui passent localement, si je peux dire, n'utiliseront pas.

610

Mais donc, non, on ne voyait pas un usage résidentiel comme tel. C'est plus un usage pour le bien commun, si je peux dire.

615

**LA PRÉSIDENTE :**

Commercial.

620

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Commercial, puis de réaménagement, puis de redonner un sentiment d'amélioration des conditions de vie des citoyens des quatre villes. Je pense que ça va être juste gagnant-gagnant.

Vous savez, il y a eu une expérience, il y a une vingtaine d'années, dans la région de la Mauricie. Alors, quand on a voulu construire l'autoroute 55 entre Trois-Rivières et vers le nord, Shawinigan, Grand-Mère, les commerçants qui étaient sur l'ancienne route qui passait entre le Cap-de-la-Madeleine et Shawinigan avaient beaucoup d'inquiétudes parce qu'ils se disaient: \*Bien, là, tout le monde va passer par l'autoroute. Il n'y a plus personne qui va passer par nous. Puis nos commerces vont en souffrir.+

Puis, en fait, je vous dirais, si vous retournez à cet endroit-là, 20 ans plus tard, c'est une artère qui est très florissante, il y a beaucoup de nouveaux commerces. En tout cas, quand on passe, on voit qu'il y a du renouveau, il y a beaucoup de commerces qui ont l'air florissant. Et, le fait de construire une autoroute, l'autoroute 55 en dehors des villages, en dehors de la 157 finalement, ça n'a pas nui aux commerces, pas du tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, si j'entends bien ce que vous nous livrez comme message, ce serait de favoriser un niveau de décontamination qui permettrait un usage niveau commercial pour les aménagements.

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Oui, puis d'embellissement.

**LA PRÉSIDENTE :**

Des zones périphériques. Et, d'embellissement.

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Oui. Puis comme le monsieur a suggéré, un mur qui rendrait cette voie-là plus sécuritaire, effectivement. Ça serait une excellente chose.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Je voudrais vous demander, madame Morissette, puisque vous êtes avec le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, donc qui existe depuis longtemps puis qui regarde de près la problématique environnementale, de quelle manière, compte tenu des

665 caractéristiques de la région ici, peut-on le mieux favoriser le développement du transport en commun, selon vous? Ou selon votre organisme.

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

670 Vous voulez que je donne des suggestions, là. C'est ça, là? Ce n'est pas quelque chose qu'on a discuté.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

675 Bien, écoutez, je vais essayer de vous mettre sur la piste un peu.

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Moi, je peux vous donner des suggestions.

680 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Dans *Le Devoir*...

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

685 Oui, effectivement, on favorise les mesures de transport en commun, de covoiturage, de programme employeur, de taxibus aussi qui existent, qui ont été implantées à Boucherville, Saint-Hubert, si ce n'est pas déjà fait dans le coin. Taxi, un système un petit peu plus adapté aux différentes clientèles qui sont isolées, personnes âgées, personnes qui ont différentes  
690 déficiences. Donc, taxibus qui pourrait faire la navette entre les quartiers où ce n'est pas rentable d'avoir un autobus et le stationnement incitatif ou un autobus comme tel et, de là, partant du stationnement incitatif, vous envoyez les autobus vers Montréal.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

695 Je vous signale que dans *Le Devoir* de cette semaine, il y a une série d'articles qui a commencé sur le transport en commun...

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

700 Oui, des exemples.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

705

... et, que le premier disait, samedi dernier, que le principal défi, c'est d'amener les gens de banlieue à délaissé leur auto, que mettons au centre de Montréal, 35 % des gens seulement se servent de l'auto, alors que c'est 86 ou 88 %, et c'est un phénomène, ça, qui est vraiment la pierre d'achoppement.

710

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Oui, oui. Moi, je trouve qu'il n'y a pas assez de retour vers les stationnements incitatifs. Donc, ça pourrait être une démesure.

715

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Qu'est-ce que vous voulez dire?

720

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Bien, par exemple, si on vient de la banlieue puis qu'on veut aller à Montréal en autobus ou laisser notre voiture dans un stationnement incitatif comme Chevrier, Chambly aussi, vous avez un, deux, trois départs le matin. Mais quand vous arrivez pour revenir, si vous allez juste là pour quelques heures à Montréal, et que vous voulez revenir à midi, vous voulez revenir à 2 h, vous êtes obligé d'attendre. Alors, dans ce sens-là, ce n'est pas convivial.

725

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

J'ai une autre question. Vous dites que le tracé au nord semble incommoder plus de gens que celui au sud. Pouvez-vous développer? Est-ce que votre organisme a analysé un peu la question à ce niveau-là?

730

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Oui. On a vu qu'il y avait une pétition de 14 000 noms, de personnes. Je vois aussi physiquement, si on regarde les deux tracés qu'on a ici, le tracé au nord est plus proche d'un plus grand nombre de résidences également.

735

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. C'est à peu près ça, votre analyse.

740

745 **Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Oui. Nous, c'est global, voyez-vous, parce que c'est la Montérégie et, dans le fond, le message qu'on vient dire ici finalement, c'est que, bon, il ne faudrait pas perdre de vue le transport en commun. Qu'importe la décision ou les recommandations du BAPE, il ne faudrait pas perdre de vue le transport en commun. Puis, ensuite de ça, c'est que pour l'ensemble des administrateurs, le tracé sud semble moins avoir d'impact sur l'environnement que le tracé au nord.

750 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

755

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

760

Concernant justement le transport en commun, puisque vous avez regardé les deux options en tentant de dégager les avantages et inconvénients des deux options, est-ce que ce serait possible d'imaginer une voie réservée dans le cas de la 132 aménagée? Et, aménagée, comme vous dites, avec des murs au centre, des New Jersey. Et, est-ce que ce serait possible de penser à une approche où il y aurait des corridors pour les autobus, par exemple, à certains moments. Est-ce que ce serait utile ou ce n'est pas ça qui empêche le développement.

765

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Bien, j'espère que oui. Oui, ça serait utile. J'espère que oui. J'espère que c'est bien possible. Techniquement, on n'a pas étudié assez longtemps pour ça mais, oui, j'espère que c'est possible.

770

**LA PRÉSIDENTE :**

775

En ce qui concerne les stationnements incitatifs, le fait qu'il y en ait plusieurs, est-ce que c'est plus intéressant pour les gens ou ce n'est pas ça l'élément le plus contraignant. Est-ce que c'est la localisation qui fait en sorte qu'un stationnement est plus ou moins utilisé, un stationnement incitatif pour le transport en commun ou c'est d'autres éléments qui rentrent en ligne de compte?

780

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Non, de façon globale pour la Montérégie, moi, je dirais qu'ils sont bien situés. On en retrouve un dans l'axe Saint-Bruno, dans l'axe Chambly. Il me semble bien qu'il y en a un ici aussi, je ne sais pas, dans le coin, mais non, ce n'est pas ça le problème. C'est le nombre de voyages qui sont fournis par les autobus. C'est ça. C'est la même chose avec le train, aussi.

785

**LA PRÉSIDENTE :**

790 D'accord. Merci beaucoup.

**Mme JOHANNE MORISSETTE :**

Bienvenue.

795

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous invitons maintenant l'entreprise Métro Richelieu 2000.

800

**M. YVES FALLU :**

Bonjour, madame! Bonjour, monsieur!

**LA PRÉSIDENTE :**

805

Bonjour!

**M. YVES FALLU :**

810

Ma présentation va être surtout sur acétate. Donc, si vous permettez? Alors, je me présente. Mon nom est Yves Fallu. Je représente la compagnie Métro Richelieu inc. Je suis accompagné de monsieur Joël Paquin de la firme COGEM International qui va traiter de l'aspect économique.

815

Alors, notre mandat consistait à vous faire voir un peu -- nous, dès le départ, en introduction, après réflexion, on est pour le projet de l'autoroute 30 dans l'axe 132 et, par contre, on demande à la commission de recommander au ministre certaines modifications que le ministère des Transports propose dans la configuration de l'autoroute.

820

Donc, si on veut faire un historique un peu, le Super C qui appartient à Métro Richelieu inc. se situe à l'intersection de la rue Brébeuf et de la 132. Alors, le terrain a été acheté en 1997, où on voit le Super C. L'ouverture du Super C a lieu en 1998. Alors, à l'époque, les travaux que vous voyez en bleu ont été effectués par la Ville de Saint-Constant et le ministère des Transports et, en tant que tel, ça se trouve à être la voie de service qui est existante et qui va servir éventuellement à la voie de service de la future autoroute 30. Là-dessus, il y avait un partenariat entre le ministère des Transports et la Ville de Saint-Constant, et la Ville de Saint-Constant a fait payer une partie des travaux de construction de ce chemin d'accès là à notre client.

825

830

Alors, il faut dire qu'au début, lorsque notre client a choisi ce site, l'accès à un site est très important au point de vue économique lorsqu'un magasin de grande surface veut s'établir. Donc, lors des négociations à l'époque, tout le monde, le ministère des Transports, Ville de

Saint-Constant, ainsi que notre client, a pensé ça en fonction qu'un jour, il y aurait des bretelles d'accès vis-à-vis notre site.

835

Et, je vous donne ici un extrait du plan qui nous avait été remis à l'époque, où, bon, c'était la proposition à l'époque. On voit le Super C, il est ici, et on voit, à l'époque, il y avait des bretelle qui donnaient accès au site du Super C. Ça, c'est un extrait du plan que je vous ai remis, qu'on appelle document B, qui est fait à partir de ce plan-ci qui vous a été remis. C'est un plan, c'est sensiblement la même chose, ça a à peu près 30 pieds de long. J'ai juste sorti l'extrait.

840

Donc, entre la période où on a acheté les terrains, négocié avec la Ville de Saint-Constant, le ministère des Transports, semble-t-il, avec l'historique que je vois des documents qui ont été déposés au BAPE, le ministère des Transports était à préparer l'étude d'impact et, bon, durant les travaux, on nous a remis un second plan qui modifiait un peu l'accès des bretelles au site. Alors, ce plan-là nous a été remis le 9 septembre 1998. On voit le Super C, on voit que la configuration a changé mais, par contre, on voit que vis-à-vis le site du Super C, il y avait toujours des bretelles d'entrée et de sortie vis-à-vis notre site.

845

850

Alors, avec le nouvel aménagement proposé par le ministère des Transports, plan qui a été déposé au BAPE et qu'on voit ici sur le mur, il n'y a aucune bretelle d'entrée ou de sortie qui a été conçue pour notre site. Alors, pour vous donner un peu la configuration, à partir de ce moment-là, on voit qu'il n'y a plus de sortie et d'entrée. Nous, ce qu'on a fait dans un premier temps, c'est quels sont les impacts économiques d'une telle décision?

855

Et, ça, il va y avoir un autre volet aussi. Moi, je vais vous parler du volet transport parce que ça va augmenter nos coûts de transport mais monsieur Joël Paquin va vous parler aussi du volet au niveau de la clientèle, quels seront les impacts au niveau de notre clientèle.

860

Pour vous donner un aperçu, alors, les gens qui vont provenir de Candiac devront sortir à la sortie qui est prévue au boulevard Georges-Gagné. Ensuite, bon, prendre la voie de service, se diriger pour traverser l'intersection boulevard des Écluses, se diriger vers notre site et aller au Super C. Et, pour retourner vers Candiac, bien, ils devront prendre la voie de service tout le long, traverser la rue Saint-Pierre et prendre la sortie qui est située à l'est de la rue Saint-Pierre.

865

Pour les gens provenant de l'ouest, alors, ils devront sortir un peu, voyez-vous, vers une sortie qui est située après la rue Léo, prendre la voie de service et arriver au Super C. Tandis que les gens qui veulent s'en aller vers l'ouest, eux, alors il va falloir qu'ils traversent, qu'ils prennent la voie de service tout au long et sortir après la sortie qui est située après la rue Léo.

870

Alors, nous, ce qu'on a fait, on a fait un comparatif au niveau de coût de transport que ça occasionne. Il y a 224 camions qui viennent au Super C à chaque semaine. Et, dans un tableau que nous avons remis dans le mémoire, ce qu'on a fait, c'est que nous avons fait le

875

comparatif du scénario que le ministère des Transports propose par rapport au scénario où il devait y avoir bretelle chez nous.

880           Alors, c'est simple. Ce qu'on a pris, c'est les temps de parcours, puis on s'est basé un peu sur les avancées que l'intervenant sur le climat sonore avait présentées au BAPE, c'est-à-dire que sur l'autoroute, on circule à 100 kilomètres/heure. Sur les voies de service, à 50 kilomètres/heure.

885           Alors, à partir de ça, si on avait des bretelles ou pas, voici pour les gens provenant de l'est et de l'ouest, on a fait les temps de parcours, on a mis aussi le coût que ça représente pour les camions, puis on arrive à un grand total, parce que nous, notre bail ou, on pourrait dire, la durée de vie d'un Super C quand on calcule ça au niveau rentabilité, c'est sur 40 ans et il y a déjà 4 ans de faits. Donc, on arrive à une perte totale ou un cumul de transport additionnel de 1  
890           473 000 \$, environ 1 500 000 \$.

          Alors, monsieur Paquin va vous parler de l'aspect maintenant direct, qu'est-ce que ça va affecter au niveau de notre clientèle. Moi, je vais vous revenir sur qu'est-ce qu'on propose. Voilà.

895

**M. JOËL PAQUIN :**

          Madame, monsieur le commissaire, bonjour! Bonjour, à tous! Donc, c'est au titre d'expert en commerce de détail que la firme COGEM a été mandatée pour effectuer cette  
900           expertise. Donc, le mémoire est évidemment plus complet mais je vais vous présenter les points principaux de notre analyse.

          Une analyse de provenance de la clientèle du magasin a montré que plus de 80 % de la clientèle du magasin Super C emprunte la route 132 pour s'y rendre. Il est donc crucial pour la  
905           santé de ce commerce de préserver la fluidité de l'accès au magasin via la future autoroute 30.

          Quelques mots sur le rayonnement régional d'un magasin de type escompte comme Super C. La clientèle des supermarchés d'escompte est, par définition, plus sensible au prix et parcourt une plus longue distance pour fréquenter ces magasins que la clientèle des magasins  
910           traditionnels.

          En fait, la clé de la rentabilité d'un magasin ayant un positionnement de bas prix comme Super C est un volume de vente très élevé. Pour ce faire, le magasin doit avoir les atouts pour attirer de loin sa clientèle et l'encourager à passer devant d'autres supermarchés pour le  
915           fréquenter.

          La clé du succès de Super C est donc les bas prix, bien sûr, mais aussi un site ayant un rayonnement commercial de type régional, par opposition à un site ayant un rayonnement local. Alors que le magasin Super C dépend du trafic routier régional énormément, son accessibilité

920 régionale sera faible. En effet, selon le projet tel que prévu actuellement, le site du magasin n'aura plus qu'un rayonnement local, sans accès, ni sortie à proximité de son site.

925 Comparaisons avec la concurrence. Les magasins concurrents de la route 132 seront avantagés dans le cas où la configuration actuellement prévue est maintenue. En effet, ces concurrents profiteront d'un meilleur accès local mais profiteront aussi d'un accès régional nettement supérieur. Peu importe la direction de provenance, comme on l'a vu sur les graphiques tout à l'heure, ces concurrents auront une sortie à proximité immédiate de leur site. Ces magasins pourront donc mieux tirer profit du trafic régional de la future autoroute 30. De plus, et ça a un impact majeur sur le magasin Super C, ils pourront intercepter la clientèle qui se dirige vers le magasin Super C.

930 Afin d'estimer les pertes encourues par le magasin Super C avec le tracé tel que actuellement prévu, une analyse de distance-temps a été effectuée. Comme on peut le voir sur la carte, l'agglomération principale d'où Super C tire ses clients, c'est-à-dire les quatre villes de  
935 Candiac, Saint-Constant, Delson et Sainte-Catherine, a été découpée en neuf secteurs en fonction des particularités sur le terrain de leur trame urbaine respective. Donc, on a découpé en fonction des obstacles géographiques et d'autres, les parcs, les ruisseaux, etc., etc.

940 La distance-temps entre chaque secteur et le magasin Super C a été calculée avec précision. Cette distance-temps tient compte de la distance parcourue, de la vitesse limite et du nombre de feux de circulation tel que prévu actuellement. Elle tient compte, bien sûr, d'un parcours aller-retour. La même simulation a été effectuée avec le tracé actuellement prévu de l'autoroute 30. Et, enfin – j'espère que je ne vous mélange pas trop – le même exercice a été réalisé pour le magasin Maxi qui constitue actuellement le concurrent principal du magasin  
945 Super C.

Après analyse, la comparaison des indices de distance-temps entre Super C et Maxi, et entre le tracé actuel et le tracé prévu, montre que le magasin Maxi obtiendra un avantage net sur le magasin Super C en comparaison avec la situation actuelle.

950 Enfin, dans un deuxième temps, une méthodologie similaire a aussi été utilisée pour estimer l'impact sur les ventes qui sont réalisées à l'extérieur des quatre villes que j'ai citées tout à l'heure.

955 En conclusion de cette analyse, si aucun changement n'est apporté au plan actuellement à l'étude, on estime la perte de vente du magasin Super C à près de 20 % de ses ventes, soit entre 4 et 5 M\$ de pertes de ventes annuelles. Cet impact est évidemment majeur et aura un effet encore plus important sur les profits du magasin. Je vous remercie.

960 **M. YVES FALLU :**

Ce que l'on aimerait que le ministère tienne compte ou que le BAPE tienne compte dans ses recommandations au ministre plutôt, c'est que, on aimerait que ce qui a été déjà peut-être

965 vu dès le départ lorsqu'on a acheté le terrain, etc., vienne un peu, c'est-à-dire d'établir, de faire des bretelles vis-à-vis notre site.

970 Qu'est-ce qui est important à noter, c'est que, à partir des données que le ministère des Transports nous a remises au niveau des débits, ce qu'on constate avec notre proposition que l'on fait, exemple, ici, on retrouve 17 250 véhicules pour le débit journalier estimé. Ce débit journalier estimé là fait en sorte – et je vais vous expliquer – c'est que les gens qui sortent, le grand débit vient des gens de la rue Monchamp. Alors, ça, c'est ce que le ministère propose en tant que tel. Donc, les gens qui proviennent de la rue Monchamp, bon, au lieu de tout de suite embarquer sur l'autoroute, passeraient par ici pour passer devant le Super C. Ça donne un débit de 17 250.

975 Mais qu'est-ce qui est important de noter, c'est que c'est une conception qui tient compte un peu de qu'est-ce que le ministère aussi propose dans l'autre sens. Dans l'autre sens, le ministère propose que les gens de la rue Monchamp, ces mêmes personnes-là, le débit journalier moyen, traversent, s'en aillent dans la voie de service côté nord, roulent et traversent l'intersection de la rue Léo, ici, puis ça, en ce moment le ministère estime qu'il y a à peu près 980 21 000 véhicules qui vont passer là pour prendre l'autoroute après cette intersection-là. Ça, c'est à partir des données qu'on a eues dans les études sur le climat sonore.

985 Cette proposition-là par rapport à l'actuelle, actuellement, ce que le ministère propose en fait de véhicules, on va avoir, par rapport à la situation actuelle de la 132 – parce qu'il y a déjà un feu de circulation, donc l'accès au site est facile – ce que le ministère propose actuellement, c'est lorsque je prends les débits qu'il a déposés à la commission, on aurait une réduction de véhicules d'environ 80 % qui passeraient devant notre site. Avec ce que l'on propose, la réduction va être moindre. On parle de 50 % de moins, puisqu'on sait que le grand transit va être sur l'autoroute, mais au moins sur les voies de service, l'impact va être diminué 990 vis-à-vis notre commerce.

995 J'aimerais vous parler du volet sécurité vis-à-vis la conception que le ministère propose vis-à-vis notre site. Alors, présentement, le ministère, voici la configuration qu'il propose. Alors, les gens qui vont provenir ici de la voie de service vont embarquer ici sur l'autoroute et les gens de l'autoroute qui vont vouloir sortir après l'échangeur de la rue du Portage devront faire ici un entrecroisement, ce qu'on appelle ici, avec les gens qui veulent entrer et sortir. Ceci est également vrai dans les deux cas. Donc, les gens qui veulent rentrer sur l'autoroute, ici, vont passer comme ça. Les gens qui vont vouloir sortir de l'autoroute, il va falloir -- en tout cas, je 1000 vous l'explique grosso modo, mais ça ressemble à ça. Ça, c'est un principe d'entrecroisement qu'on appelle. Ça se fait. Ça se fait mais il y a des données techniques qu'il faut respecter.

1005 Je ne sais pas si vous vous souvenez, lors de ma période de questions, j'ai tenté de demander au ministère si une telle conception est usuelle, si on voit ça en priorité au niveau de la sécurité. Ce qu'on retrouve en général dans les normes canadiennes et québécoises, au niveau de configuration de sortie et d'entrée, c'est ça, ici. C'est juste schématique, c'est pour vous expliquer.

1010 Alors, lorsqu'on est sur une autoroute, les gens qui veulent aller à l'échangeur, donc  
vont sortir de l'autoroute et aller, bon, exemple, sur la voie d'accès ou la voie de sortie. Et,  
l'entrée de l'autoroute se situe toujours après la sortie. Dans un principe normal. En général.  
Ça, c'est un extrait des normes canadiennes de conception. Dans un autre cas d'autres types  
d'échangeurs, donc on sort en premier. Après ça, les gens de l'échangeur rentrent après la  
1015 sortie. Donc, on sort en amont. C'est la même chose, peu importe les exemples que vous  
retrouvez.

Lorsqu'on a quelque chose de différent comme ça, c'est un principe d'entrecroisement.  
Alors, le principe d'entrecroisement, alors, ça, c'est un extrait des normes du ministère des  
Transports, le tome I, chapitre 9, la page 17. Donc, voyez-vous, le principe d'entrecroisement,  
1020 c'est celui-là, ici, où, voyez-vous, on veut faire entrer les gens sur l'autoroute et les faire sortir  
par la suite, tel que notre exemple sur notre site. Il y a des normes à respecter dans ce cas-là  
pour une distance entre l'entrée et la sortie. Les distances à respecter qui sont souhaitables,  
selon les normes du ministère des Transports, c'est entre 600 et 900 mètres de longueur entre  
les deux.

1025 Ce que le ministère nous propose actuellement pour notre site, au nord, et là je l'ai pris  
à partir du plan qui nous a été remis, au nord, on a une longueur d'entrecroisement de 215  
mètres, ce qui est beaucoup inférieur à 600 et, au sud, de 480 mètres. Ce qui est important de  
noter là-dedans, c'est que lorsqu'on fait une conception d'échangeur, ce qu'on essaie le plus  
1030 possible, c'est de faciliter la tâche à l'utilisateur.

Nous croyons que la conception proposée, comme elle est présentée telle quelle, va  
faire en sorte que l'utilisateur va encourir un danger vers l'autoroute, versus ce qui est présenté  
là. Donc, on pense que la conception actuelle ne respecte pas les normes.

1035

**LA PRÉSIDENTE :**

1040 On va demander au ministère des Transports, dans un écrit, de répondre à cette question-là, pas nécessairement un rectificatif mais d'éclairer la commission sur cet aspect-là.

**M. YVES FALLU :**

1045 Je vais m'asseoir pour conclure. Donc, en général, comme je vous expliquais tantôt, la compagnie Métro Richelieu inc. est favorable au projet de l'autoroute 30 dans l'axe 132 – je vais vous faire une parenthèse qui n'est pas dans le mémoire – pour la simple et bonne raison qu'on sait, le passé nous indique qu'à chaque fois qu'on construit une autoroute, la pression politique ou la pression de toutes sortes fait en sorte que le développement commercial ou industriel se facilite proche d'une autoroute.

1050 Donc, on aime mieux avoir -- en ce moment le développement commercial est fait là. On aime mieux avoir l'autoroute là qu'au sud, puis que le développement commercial se fasse plutôt au sud.

1055 Mais, on aimerait que la commission recommande au ministre les changements suivants, en tenant compte des coûts supplémentaires que ça va engendrer de transport pour l'entreprise mais, aussi, on veut que le ministère améliore l'accessibilité au Super C et ce, dans le but, c'est sûr, d'être compétitif avec la concurrence mais aussi au bénéfice des consommateurs et, en même temps, bon, bien, c'est sûr qu'en faisant cette nouvelle configuration-là, il faut tenir compte de la sécurité.

1065 Mais, avant tout, c'est important de noter que lorsque notre client a acheté ce site-là, lui, il a investi dans une perspective où, oui, il y avait une autoroute qui s'en venait là mais avec une configuration qui faisait en sorte que l'accessibilité au site était plus facile. Donc, nous demandons à la commission de tenir compte de nos recommandations et on espère que le ministère va tenir compte de nos préoccupations aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

1070 Merci de votre témoignage. Nous avons quelques questions.

**M. YVES FALLU :**

1075 Très bien.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1080 Monsieur Fallu, si je comprends bien votre proposition, sur les voies rapides qui passent au sud, donc de direction ouest-est, au lieu d'avoir une alternance entrée-sortie, entrée-sortie, entrée-sortie, il y aurait deux sorties qui se suivraient: une à la hauteur de la rue Maçon et Léo et l'autre vis-à-vis votre commerce. Est-ce que c'est ce que je dois en déduire? Que vous renverseriez dans le fond la localisation des entrées et des sorties qui étaient prévues.

1085 **M. YVES FALLU :**

Ce qu'on propose ne change pas le concept actuel parce que, effectivement, il y a deux sorties. Présentement, il y a deux sorties consécutives. Par contre, je pourrais vous remettre l'acétate, si vous voulez, on le voit bien sur le schéma numéro...

1090

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1095 Si vous avez l'acétate, ça serait peut-être bon de l'expliquer pour le bénéfice de tout le monde. Si je peux me permettre de vous faire une suggestion, ce que vous avez comme schéma 5.2 dans votre rapport illustre à la fois le carrefour de la rue Léo et celui de la rue du Portage avec le Super C. C'est un peu ce schéma-là que j'avais en tête. Là, on en voit juste la moitié. Ça prendrait la section qui est juste à l'ouest, à ce moment-là. Moi, c'est 5.2 dans votre mémoire, je pense que ça illustre les deux carrefours dont on parle.

1100 Et, ce que j'ai compris de votre explication tout à l'heure, c'est que l'entrée orange qu'on voit à droite vers l'est serait remplacée par une sortie en vert.

**M. YVES FALLU :**

1105 En réalité, si on regarde ici, ça, c'est une sortie de l'autoroute. La sortie se situe après notre site, la rue Brébeuf. Vous avez la deuxième sortie qui est ici. Effectivement, il y a deux sorties consécutives. Nous, ce qu'on demande, c'est que cette sortie-là soit plus décalée vers l'est pour faire en sorte qu'il y a une partie des véhicules qui passerait sur la rue Brébeuf à l'intersection.

1110

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1115 Et, par ailleurs, au sud, l'entrée sur l'autoroute serait remplacée plutôt par une bretelle de sortie. Est-ce que c'est ça?

**M. YVES FALLU :**

Exact. Oui. Par contre, cette sortie-là serait positionnée plus à l'est de notre site.

1120 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1125 D'accord. Ce qui semble ressortir des acétates, c'est que, à ce moment-là, il y aurait un plus gros débit sur une plus longue distance sur les voies de service. Or, un des objectifs du projet, c'est tout de même d'amener sur les voies rapides le plus grand nombre de véhicules possible, parce que la circulation s'y fait de façon plus rapide et plus fluide.

1130 Est-ce qu'il n'y a pas là une contradiction entre la fluidité nécessaire à une autoroute et l'achalandage, disons, des commerces? Est-ce que ça ne soulève pas un des problèmes que cette autoroute-là ou que la route 132...

**M. YVES FALLU :**

1135 En réalité, si tel est l'objectif, la question qu'on se pose, c'est que l'objectif, il faudrait qu'il soit pour tout le projet. Ce qu'on s'aperçoit en tant que tel, c'est que, exemple, quand je vous expliquais la rue Monchamp tantôt, où les gens passent à l'échangeur de la rue Léo, bien, tous les gens de la rue Monchamp vont passer à l'échangeur de la rue Léo et accéder à l'autoroute par la suite. On parle de 21 800 véhicules. Tandis que nous, bon, on parle de 17 000 véhicules.

1140 C'est sûr que dans cet esprit-là, on se dit, bon, s'il n'y a pas d'autre façon de faire la configuration que celle que je vous ai présentée, qui est non sécuritaire, vaut mieux faire passer les gens vis-à-vis notre site avec des entrée et sortie sécuritaires, telles qu'on retrouve en général sur le réseau routier, que de faire des configurations d'entrecroisement, comme il est proposé.

1145 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1150 Et, dans la proposition que vous faites, est-ce que ça implique des modifications à d'autres carrefours, à d'autres des entrées ou sorties prévues dans le tronçon?

**M. YVES FALLU :**

Pas pour l'instant, non.

1155 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1160 D'accord. J'aimerais, par ailleurs, vous amener sur ce que vous avez dit tout à l'heure à propos du tracé sud. Si on fait abstraction peut-être pour le moment sur des considérations politiques et en présumant que si le tracé passait au sud, il le serait avec de strictes conditions de demeurer une voie de transit rurale comme le reste de l'autoroute 30 l'est, est-ce qu'un boulevard urbain à niveau réaménagé pourrait constituer une solution intéressante pour l'ensemble des commerces situés actuellement sur la 132?

**M. YVES FALLU :**

1165

Bon, je ne peux pas parler des autres commerces. Ce que je peux vous dire, lorsque je me suis présenté à la commission le 21 février, j'ai posé la question au ministère des Transports qui était la suivante: dans le cas où il y a une autoroute dans le tracé sud et urbanisation de la 132, qu'est-ce qui va arriver avec le feu de circulation face à notre site? Le ministère des Transports nous a répondu que le feu de circulation n'existera plus. Il n'y aura plus d'accès au site.

1170

1175

Donc, avec la proposition autoroute 30 au sud, il n'y aurait plus d'accès, pas seulement là, partout où le ministère a fait des expropriations où, à l'époque, il pensait faire des échangeurs. Donc, il y a à cet endroit-là, au coin de la rue... il y a aussi au coin de la rue Léo, mais là, en tout cas, moi, ma question que j'avais posée, c'est face à notre site. Je ne peux pas présumer pour les autres sites mais, vaguement, monsieur Lanteigne nous avait répondu que ça serait la même chose pour ces échangeurs-là.

1180

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1185

Peut-être une dernière question. Parce que le projet d'autoroute sur la 132 est quand même un projet dont on discute depuis un certain temps, au moment où votre entreprise a considéré la possibilité de s'installer ici, avez-vous eu l'occasion ou avez-vous fait des approches auprès du ministère pour leur faire part de vos attentes ou de vos appréhensions vis-à-vis du projet?

1190

**M. YVES FALLU :**

Oui. Oui, on a fait des approches avec le ministère.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1195

D'accord. Ça répond à mes questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

1200

Dans la continuité de la question qui vous a été posée tout à l'heure, qu'est-ce que ça prendrait comme aménagement sur la 132 dans une perspective d'aménagement boulevard urbain, pour que ça soit davantage intéressant pour les commerces ou, en tout cas, parlons pour vous, si vous ne voulez pas parler pour les autres. On comprend ça.

1205

**M. YVES FALLU :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais pour votre entreprise?

1210

**M. YVES FALLU :**

Alors, pour notre entreprise, c'est simple. C'est qu'on veut garder l'accès, tel qu'il est présentement, c'est-à-dire un feu de circulation. Que notre clientèle aura le choix facilement d'accéder. Un site comme le Super C ou des grandes surfaces, c'est l'accessibilité qui est très importante. C'est le point premier lorsqu'on analyse un site, c'est ça. L'accessibilité. Alors, on demande seulement qu'il y ait des feux de circulation ou échangeurs, etc.

1215

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1220

J'ai une autre question, monsieur Fallu. C'est parce que, effectivement, vous y avez moins fait allusion mais, dans votre mémoire écrit, vous parlez de la question de la visibilité. Vous donnez certains exemples avec photos à l'appui. Quand je vous posais la question tout à l'heure sur l'alternative d'un boulevard urbain à niveau, je pensais ici aussi au fait que l'autoroute étant en dépression, bon, même si ce n'est pas une dépression aussi verticale que le boulevard Décarie, on parle quand même d'un risque de perte de visibilité.

1225

Or, malgré tout, vous dites que pour Super C, pour autant que les accès seraient aménagés, vous seriez prêts à sacrifier une partie de la visibilité que vous avez en ce moment. Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

1230

**M. YVES FALLU :**

Vous avez entièrement raison. Mais, là, le problème que nous avons présentement, c'est que notre site ne sera plus visible; en plus, il ne sera plus accessible facilement.

1235

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Alors, ça répond à mes questions.

1240

**M. YVES FALLU :**

Pour vous donner une conclusion, on fait des études de marché, on regarde des terrains. Je peux vous dire aujourd'hui, bon, si on prend le projet tel que présenté, on fait une analyse chez Métro, on se dit: \*Est-ce que ce site-là est intéressant pour nous, avec la configuration proposée par le ministère?+, je peux vous dire que c'est sûr qu'on n'achète pas ce site-là. Tel que proposé.

1245

**LA PRÉSIDENTE :**

1250

Merci de votre témoignage.

Alors, on prend une quinzaine de minutes puis, au retour, on a une période de rectification, au besoin.

1255

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

\*\*\*\*\*

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1260

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous invitons monsieur Normand Laforce, s'il vous plaît.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1265

Bonjour! Notre exposé n'a pas pour but de vous convaincre mais plutôt de vous alerter, de vous sensibiliser aux effets négatifs de ce projet.

1270

Avant d'aller plus loin, nous voulons vous faire part d'une démarche que nous explorons présentement et qui devrait se concrétiser avant la fin de cette deuxième partie des audiences, soit le dépôt d'une injonction interlocutoire concernant ce projet, car nous avons tout lieu de croire que le ministre de l'Environnement a été plus ou moins informé et qu'il n'a pas eu en main le vrai projet pour lequel il vous a donné mandat de procéder. Ça frôle la fausse représentation.

1275

Je vais débiter ma présentation sur la santé, en vous référant à l'étude du docteur Jean-François Lévesque, qui a fait une présentation lors de l'étape 1. Il dit:

1280

*\*Un élément comparatif majeur manque, c'est l'alternative 132 sud versus 30 sud: quelles en seraient les modifications? Ces éléments manquent au document et donc, l'analyse d'impact sur la santé ne comporte pas la totalité des scénarios possible. Alors, c'est une limitation qui va affecter l'étude sur la santé et l'étude d'impact environnemental.\**

1285

En ce qui concerne le bruit sur le tracé nord, on dit que le niveau actuel très élevé, 60 à 70 dB le jour, 50-55 dB la nuit. C'est au-delà des valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé en 96. Et, d'après le projet qui nous est présenté, on arriverait difficilement à descendre sous 55 dB.

1290

En ce qui concerne le tracé sud, le niveau actuel, bien entendu, est relativement bas à 45 dB et selon les prévisions, il devrait se situer, si la construction se fait au sud, entre 50-55 dB.

Il faut aussi préciser que la 30 au sud passerait à environ – c'est une moyenne ou peut-être le point le plus près des résidences – 230 mètres, à peu près 760 pieds.

1295 En ce qui a trait à l'air, l'étude d'impact conclut à un impact négatif fort sur la qualité de  
l'air. On allait jusqu'au double des niveaux actuels à certains endroits. Je ne vous ai pas remis  
ça lors de la remise de mon mémoire, mais j'ai ici un document qui a paru dans le *Washington*  
1300 *Post*, qui est très révélateur de la pollution de l'air versus, on l'a mentionné un peu tantôt, ça se  
compare à la cigarette et même est plus dommageable en ce qui a trait au cancer. Ça fait que je  
vais la remettre tantôt. Ça vous fera une petite lecture.

Une autre chose, aussi, au niveau de l'air. Le ministère des Transports n'a même pas  
prévu de détecteur ou de sonde pour vérifier la qualité de l'air aux abords de la future autoroute.  
Ça, ça nous inquiète un peu.

1305 En ce qui a trait à l'eau, on l'a mentionné aussi précédemment, il y a une vingtaine de  
terrains contaminés qu'on dit de contrainte forte qui n'ont pas fait de caractérisation de la  
contamination. Donc, c'est difficile d'évaluer la quantité de contaminants et l'ampleur des  
risques qui y sont associés. Ça, on peut voir ça dans l'étude de Roche à la page 67.

1310 Je ferais part aussi d'un article que je vais remettre tantôt. Ça concerne la Commission  
Beauchamp qui a été formée par le BAPE en l'an 2000, qui a fait une étude sur l'eau, et une de  
leurs conclusions était qu'un des grands problèmes était la pollution agricole. On a beau parler  
des autos, de toutes choses, mais il y a une pollution agricole qui existe. On recueille chaque  
1315 année 3 millions de tonnes de terre imprégnées de pesticides dans les cours d'eau au Québec.  
Eux autres considèrent que c'est un problème majeur auquel il faudrait s'attaquer le plus tôt  
possible.

1320 En ce qui a trait à la pollution, ma conclusion sera la limite des informations disponibles  
– et c'est celles du docteur Lévesque aussi – la limite des informations disponibles et le manque  
de données sur les alternatives gênent le jugement et font en sorte que l'impact global est  
difficilement quantifiable.

1325 En ce qui a trait à la sécurité routière, je vous réfère à l'acétate DA-26 présentée par  
madame Vizioli. On fait une étude par rapport aux alternatives nord-sud avec le taux de  
véhicules et le nombre d'accidents. Sauf que madame Vizioli, dans sa présentation dit:

*\*Pour fins de comparaison...+*

et c'est ce que je constate,

1330 *\*... on n'a pas optimisé les modifications sur la 132 en 2016, advenant la 30 au sud. On  
a simplement modifié pour ramener à la moyenne nationale de 2.31.+*

1335 Ça veut dire que, est-ce que nous avons utilisé une route à quatre ou six voies? On ne  
dit pas. Est-ce que c'est une route avec muret central ou avec un terre-plein? On ne le dit pas.  
Combien de feux de circulation sur le trajet entre Candiac et Sainte-Catherine? On ne le dit pas.  
A-t-on tenu compte des travaux devant être faits de l'échangeur de la route 15 jusqu'à la rivière à  
la Tortue? A-t-on tenu compte que cette partie-là sera en dépression? On ne le dit pas non plus  
dans son étude.

1340           Donc, moi, la conclusion à laquelle j'arrive en faisant des calculs comme madame  
Vizioli, même si je ne suis pas un expert, je suis allé avec des règles de 3, elle, sa conclusion,  
c'était qu'une 30 nord, la 30 sur le côté nord, on arriverait à 265 accidents par année, une  
projection. Si on faisait une 30 au sud, on arriverait à 365 accidents. Moi, ma conclusion, c'est  
1345           que si on fait une 30 au sud et qu'on modifie la 132 selon les règles de l'art, et qu'on ne fait pas  
du bricolage comme ça a déjà été mentionné, parce que ça a l'air qu'on a les sous pour le faire,  
j'arrive à 267 accidents. Ce qui se compare avantageusement avec une 30 nord en dépression  
et avec des voies de service.

                  Transport de matières dangereuses. Selon Vedat Verter et Bahar Kara, ingénieurs à  
1350           l'Université McGill, ça, c'est dans *La Presse* du 10 avril 2000, on peut réduire substantiellement  
les risques posés par le transport des matières dangereuses en détournant les camions sur des  
trajets plus éloignés des concentrations de population. Je pense que c'est assez logique.

                  Il faut dire également que les résidants de notre région sont exposés, année après  
1355           année, à près de 3 000 camions transportant de l'essence, du pétrole, du mazout et de l'alcool.  
Aussi, le rapprochement de l'emprise et de la chaussée, dans le cas des échangeurs et des  
voies de service, se fera particulièrement sentir à l'extrémité nord de la rue Maçon et sur la rue  
Léo. En raison du cumul de multiples nuisances environnementales, la qualité de vie des  
résidants de ces deux secteurs sera fortement affectée par le projet.

1360           Des résidences et des portions significatives de terrain seront expropriées – ça, ça vient  
toujours du rapport Roche – conclut à des répercussions fortement négatives.

                  Par contre, en conclusion, on dit dans le même rapport:

1365           \**Considérant que les propriétaires concernés seront dédommagés, l'impact résiduel est  
jugé faible.*+

                  Moi, ce que j'entends par ça, c'est que n'importe quelle modification qu'on est capable  
de faire, qu'on est capable de se payer, c'est pas grave. On a de l'argent, on paye, on règle le  
1370           problème, bonsoir! En passant, l'argent, je l'ai déjà dit, je le répète, le ministère des  
Transports, le gouvernement, le ministère de l'Environnement n'ont pas d'argent. C'est de notre  
argent qu'ils se servent.

                  Puis, pendant qu'on est dans l'économie, je ne sais pas si je peux me permettre de  
1375           vous poser une question. Dans le rapport de Roche et à quelques occasions, vous avez  
mentionné que l'argent est un élément non discriminant. Vous entendez quoi par *non  
discriminant*? Est-ce que ça veut dire que ce soit le tracé nord ou le tracé sud, on a l'argent pour  
le faire? Ou ça veut dire d'autre chose.

1380           **LA PRÉSIDENTE :**

1385 C'est le ministère des Transports qui a dit que les deux options, si je me souviens bien, que ce soit l'option autoroute dans l'axe nord ou dans l'axe sud, étant donné que si elle se fait dans l'axe sud, il faudrait des travaux significatifs sur la 132, les deux combinés font en sorte que ça s'équivaldrait passablement. Alors, ce n'était pas le paramètre qui aurait influencé. C'est la synthèse que je faisais et non mon analyse. La synthèse de leurs propos.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1390 Mais, c'est ça que vous ou eux autres entendez...

**LA PRÉSIDENTE :**

1395 Que j'ai compris.

**M. NORMAND LAFORCE :**

... par discriminant ou non discriminant.

1400 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est l'élément que j'ai compris que ce n'était pas ça qui faisait en sorte qu'ils choisissaient une option plutôt que l'autre. Mais, si je n'ai pas bien interprété ou synthétisé leurs propos, je leur demanderais de compléter lors de la rectification.

1405 **M. NORMAND LAFORCE :**

1410 Parce que moi, je pourrais toujours ajouter que quand on n'a pas d'argent, bien, l'argent ce n'est pas un élément discriminant. Sauf que, moi, je trouve ça discriminant qu'on dise ça parce que l'argent, elle vient toujours des mêmes poches. Tout le monde qui sont ici dans la salle, plus ceux qui s'en viennent.

**LA PRÉSIDENTE :**

1415 D'accord. Mais, en tout cas, moi, j'ai tenté de synthétiser une information qui a été remise, qui a été rendue publique devant tout le monde. Alors, c'était dans le but de bien informer tous les gens. On fait des synthèses lorsqu'il le faut.

1420 Maintenant, il y a eu aussi un document qui a été déposé à la commission dans les jours précédant la deuxième partie et je demanderais à monsieur Beaulieu, lorsqu'il va venir tout à l'heure en rectificatif, s'il veut bien le synthétiser, ce document-là.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1425 O.K. On avait attaqué le côté économie. Coûts de construction directs et indirects. Coûts directs. Dans le rapport Roche de juin 98, on va appeler ça le coût de départ, c'était 104 M\$. En 2002, c'est dans les minutes du BAPE, 178 M\$. 104 M\$ autoroute en surface; 178 M\$ autoroute en dépression, excluant les autres coûts additionnels à venir dont décontamination et les coûts indirects.

1430 Les coûts indirects qui sont non disponibles à ce jour, c'est les coûts attribuables en tout ou en partie aux travaux de voirie ou d'aménagement urbain que devront faire les villes pour se rattacher à l'autoroute projetée sur la 132. Coûts qu'ils n'auront pas à faire si l'autoroute est acceptée au sud, parce qu'on a dit qu'il n'y a pas ni d'entrée, ni de sortie au sud.

1435 Exemples. Pour Candiac: il va y avoir deux routes minimum à rattacher au viaduc Caroussel et on a parlé de remodeler la butte antibruit qui est sur le côté nord. Estimé: 3,5 M\$.

1440 Delson: prolongement de Georges-Gagné nord jusqu'à la Principale; aménagement de piste cyclable sous le pont de la rivière à la Tortue; réaménagement partiel de Saint-François-Xavier à quatre voies; construction d'une nouvelle route entre Stella Jones et le parc industriel; construction d'une nouvelle route entre la route 15 et le parc industriel vis-à-vis la rue Goodfellow. J'ai un estimé de 8 M\$ qui est tiré du discours du maire, de son budget. Les chiffres sont là, je ne les ai pas inventés.

1445 Saint-Constant: prolongement de la rue Maçon, on va l'appeler projet Wal-Mart et construction d'une deuxième voie de service à double sens, sans compter des travaux qui ont été faits récemment, une conduite d'aqueduc. Estimation: 9 M\$.

1450 Sainte-Catherine: prolongement de la rue Léo vers le parc industriel; construction de routes convergentes vers Léo; construction d'aqueduc niveau 1ère Avenue; construction d'un collecteur entre voie maritime et la rue Saint-Laurent. Estimé: 14.7 M\$.

1455 Coût estimé total: 35.5 M\$. Selon Roche, à la page 227, nonobstant les 35.5 M\$, ce qui fait monter la facture, en passant, à 213 M\$ pour une autoroute 30 version 132, il serait possible de construire au sud une autoroute de quatre voies et, au nord, un boulevard urbain de six voies pour la modique somme de 185 M\$. C'est encore mieux que deux routes pour le prix d'une.

1460 Côté économie, selon les impacts et le développement. Si la 132 a l'air de ce qu'elle est aujourd'hui, c'est la faute des gouvernements des trois niveaux: fédéral, provincial et municipaux, ainsi que du MTQ. 150 hectares de terrain inexploitable et inexploités pendant 30 ans. Depuis 1970, on a pris cette route en otage. Les acquisitions d'emprise par le MTQ ont mis un frein au développement urbain et économique de la route et de la région. C'est  
1465 inconcevable que pendant plus de 30 ans, on a obligé et/ou fortement conseillé les investisseurs potentiels à s'installer hors des emprises du MTQ, soit à plus de 200 pieds de la route actuelle. On pourrait qualifier cela de développement sauvage ou de non-développement.

1470 Quel promoteur, investisseur, développeur risquerait de s'installer à 200 pieds d'une route en espérant qu'elle arrive au plus tôt? Quelle histoire se sont fait raconter ceux qui ont pris le risque de s'y installer quand même? Super C, Wal-Mart, Honda et compagnie. On a vu tantôt des voies de service à sens unique, pas de feu de circulation, deux routes de service à double sens, nouvelles bretelles d'accès.

1475 Qu'a-t-on dit à ceux qui ont exigé que la 30 se construise avant de débiter la construction de leur commerce? Vont-ils tenir promesse ou vont-ils partir s'établir ailleurs? A-t-il fallu nommer un viaduc à leur nom? Ce sous-développement a appauvri les villes de centaines de millions de dollars en taxes non perçues et a privé les contribuables de services de toutes sortes qu'ils ont dû aller chercher ailleurs: Mail Champlain, Promenades Saint-Bruno, Carrefour  
1480 Angrignon.

Qu'ont fait les villes pendant 30 ans? Rien, sinon se plaindre en cachette. Ce n'est pas notre projet, c'est celui du MTQ. Et, attendre que le projet soit plus sérieux et en profiter pour demander, on va appeler ça des compensations.

1485 Un des arguments majeurs du promoteur et des villes pour favoriser le projet de la 30 sur la 132 était le développement économique. Voir le rapport de Gilles Joubert, volume 3, pages 52 à 55. Selon lui, aucun impact, sinon plus ou moins 2 %.

1490 Selon le porte-parole du comité intermunicipal, il y avait 900 000 mètres carrés à développer le long de la 132. Ce qu'il n'a pas mentionné, c'est que la construction de la 30 sur la 132 vient gruger 500 000 mètres carrés de terrain. J'espère que ce n'est pas ce qu'on appelle du développement durable.

1495 On mentionne que 15 % des commerces pourrait faire faillite. Plusieurs commerces vont voir leur chiffre d'affaires baisser de 25 %, surtout pendant la construction qui devrait durer plus de trois ans.

1500 Maintenant, au coût social. Avons-nous les moyens de ne pas profiter d'une occasion semblable? Avons-nous les moyens pour payer les soins médicaux? Avons-nous les moyens pour s'instruire ou instruire la prochaine génération? Avons-nous les moyens d'héberger et d'accompagner la génération qui nous quitte? Non. Et, nos gouvernants, non plus.

1505 Ce genre d'autoroute est contestée dans beaucoup de villes nord-américaines: Boston, Milwaukee, Hartford, Pittsburgh, Oakland. Cette autoroute, c'est une fissure au centre de nos quatre villes. Cette autoroute, c'est une fissure au centre de la future ville. Non, ce n'est pas une fissure, c'est un mur. Un mur psychologique mais un mur quand même. Cette autoroute changera radicalement la façon de se déplacer des citoyens, que ce soit en auto, en vélo, à pied ou en autobus.

1510 Cette autoroute, c'est un chantier de construction de trois à cinq ans. L'autoroute en milieu rural au sud, c'est deux ans de travaux, nous dit-on. Ou deux ans de travaux incognito.

1515 Veux, veux pas, il faut passer au volet politique, parce que veux, veux pas, tout relève de la politique. Ça peut être politique partisane ou politique de transport, politique d'antipollution, d'environnement. C'est politique.

1520 35 ans de retard, c'est irréparable. 35 ans, sans nous consulter, c'est impardonnable. Sous la pression des gouvernements supérieurs et du MTQ, on exige une résolution commune et unanime des quatre villes pour procéder. Commune, oui; unanime, on en doute. Résolution à l'unanimité fragile. Un maire pour; un maire contre; un indécis; et un qu'on ne sait pas, on ne le voit pas. Et, en plus, ils se sont cachés derrière un comité intermunicipal.

1525 Je fais référence au rapport Roche. Il est dit en annexe I, une réunion du 9 décembre 1997, c'est un employé du MTQ qui mentionne: *\*C'est ça ou vous hériterez de la 132.+* Autrement dit, c'est à prendre ou à laisser. Est-ce qu'on peut appeler ça du chantage?

1530 Du côté des villes, on profite du BAPE pour le prendre à témoin des négociations en cours. On a même eu un petit échantillon tantôt. Je réfère encore aux minutes du BAPE, celui qui était mandaté, la firme qui était mandatée pour faire un rapport pour les villes, monsieur Gauthier. Il parle au nom des villes et il dit:

1535 *\*Il y a une série de conditions qui font en sorte que le comité des villes en est arrivé à ces conclusions-là, lesquelles conditions sont toutes interreliées et ne peuvent pas s'isoler une des autres. C'est une série d'éléments qui, mis ensemble, font en sorte que le projet devient pour le comité un projet pour lequel il peut endosser le projet du MTQ.+*

Ça revient aussi à dire que c'est à prendre ou à laisser.

1540 Passons maintenant du côté agricole. On sait tous, la terre agricole, c'est sacré. La terre ne nous appartient pas. Nous l'empruntons à nos enfants. Nous devrions leur remettre pour qu'ils puissent en profiter à leur tour. Selon les études qui nous ont été présentées, il y aurait 28 000 hectares de terre agricole dans la MRC Roussillon. La superficie nécessaire pour établir la 30 au sud: 80 hectares. On parle de trois dixièmes de 1 %. Sur le tracé total de la 30, 1545 de Bécancour à Vaudreuil, soit environ 151 kilomètres, 95 % de ce tracé est en zone rurale ou agricole. Le 5 % qu'il reste ou le 7.7 kilomètres à compléter, c'est chez nous, entre Candiac et Sainte-Catherine. En plus, c'est un territoire urbain bâti.

1550 On est conscient que la loi agricole a changé au cours des années depuis 80. Mais qu'en 97, elle a changé d'une façon drastique en gelant la zone agricole, sans égard à l'autoroute qui s'en venait. Est-ce que les villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine ont au moins tenté de faire accepter par la CPTAQ que le tracé passe au sud? Y a-t-il eu une demande officielle de déposée ou avaient-ils peur de l'UPA?

1555 L'aménagement du territoire est un exercice politique. Il faut viser la concertation entre les différents acteurs en présence. Puis j'ai souligné *en présence*. Ça veut dire que les absents ont toujours tort.

1560 Le premier schéma d'aménagement en 85, j'ai une acétate que j'aimerais peut-être présenter, si vous permettez. On voit le tracé ici. On voit le tracé qui est là. Ça, c'est le tronçon qui a été fait pour contourner la réserve en 90. Et, la 30 au sud, et la 30 qui se continue vers Villes de Léry, Mercier et compagnie. C'est drôle, ça, ça a été fait en 90, puis ça, c'est une 1565  
1565 mappe de 86. On savait donc déjà, on avait décidé où passerait et la 30 et, en carré, ça délimite, c'est des zones commerciales. Pourquoi ça, ça a changé en 97, 98, 99? On ne sait pas.

Comme je disais, le deuxième schéma en 2000, la 30 est au nord, adopté par la MRC.

1570 Mais pour continuer dans la même veine avec ce que je viens de présenter, ça a été présenté par la MRC, accepté par le gouvernement et signé par le gouvernement comme premier schéma d'aménagement de la MRC.

1575 En 2000, on présente un tout autre tracé qui a été adopté... en tout cas, le groupe que je représente, on a refusé ce schéma-là. Il a été adopté par la MRC, il n'est pas encore accepté par le gouvernement et il n'est pas signé par le gouvernement. Disons que je ne sais pas jusqu'à quel point ça nous donne des armes pour insister pour que ce soit encore l'ancien tracé.

1580 Tout de même bizarre que le comité consultatif agricole qui a, en sorte, décidé de la 30 au nord, parce qu'avant d'en venir à la MRC, ça a passé par un comité consultatif agricole qui vient d'être créé récemment en 98-99, et ce comité n'inclut aucune personne des villes concernées. C'est-à-dire que les gens du comité consultatif agricole qui ont décidé que: \*Envoie la 30 au nord+, ce n'est pas des gens de Saint-Constant, Delson, Sainte-Catherine et Candiac.

1585 Tout de même bizarre que la table de concertation des préfets de la Montérégie adopte une résolution sur la priorisation de l'autoroute 30 sans qu'aucun représentant élu des quatre villes concernées ne soit présent. J'ai des minutes et il n'y avait pas personne, sauf le directeur ou le président de la MRC qui était là, un employé, monsieur Largy. Je ne sais pas si on peut appeler ça de la peur ou de l'hypocrisie. Je ne sais pas quoi mais ça laisse un arrière-goût.

1590 Au niveau du CMM, Conseil métropolitain, qui, lui aussi, est un nouveau joueur dans la partie, tout passe par Montréal dorénavant. Donc, l'autoroute qu'on nous propose, c'est pour désengorger Montréal et on est d'accord avec ça. Pour ceux qui ont à aller à Montréal, à en sortir ou à y entrer, ce n'est pas drôle. Autoroute pour contourner Montréal, d'accord aussi. 1595  
1595 Mais pourquoi pas contourner nos quatre villes? On ne parle pas d'un détour de 100 kilomètres, on parle d'un détour de 7 kilomètres. Puis ce n'est même pas un détour de 7 kilomètres parce que si on calcule la différence entre une 30 sud et une 30 nord, c'est peut-être 4 kilomètres maximum de plus.

1600 Les véritables raisons de la venue de la 30 ne sont pas pour le bénéfice de nos quatre villes. C'est pour tout ce qui gravite autour et seulement pour ceux qui gravitent autour. Si l'autoroute en tranchée n'est pas acceptable pour Montréal, pourquoi le serait-elle pour nous?

1605 C'est le projet du sommet socio-économique de la Montérégie en 87. C'est le projet de l'entente cadre de la Montérégie suite à la tenue de la conférence biennale et signé par le gouvernement en 90. C'est le projet et le tracé qui fait consensus entre le milieu et le MTQ à l'automne 1993. C'est le projet qui est reconfirmé comme prioritaire lors de la réalisation de la planification stratégique de la Montérégie en 93-94. C'est le projet prioritaire de la deuxième entente-cadre de la Montérégie en 95 – je m'excuse si je m'éternise mais je pense que c'est important d'énumérer ça – c'est le projet prioritaire lors du chantier sur l'économie et l'emploi en 1610 96.

C'est attendu que le BAPE et la CPTAQ ont émis au printemps 98 un avis favorable au prolongement de la 30 de Châteauguay à Vaudreuil.

1615 Attendu que le ministère des Affaires municipales a confirmé en janvier 99 l'entrée en vigueur du RCI pour le tracé situé dans la MRC Beauharnois-Salaberry.

1620 Attendu qu'en mai 99, un certificat, un CAR a été émis pour prolonger la 30 de Châteauguay à Vaudreuil.

1625 Attendu qu'en janvier 2000, la Société fédérale des ponts Jacques-Cartier et Champlain a recommandé de compléter la 30 comme solution à la congestion dans la grande région de Montréal.

Candiac, Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine, tassez-vous.

1630 Conclusion. Nous sommes convaincus que le concept de boulevard urbain revu et corrigé offre la meilleure solution pour le développement et le rayonnement de notre région. Il pourra respecter la fluidité et la sécurité tant souhaitées par tous les paliers de gouvernement. Il offre également une nouvelle opportunité de revitaliser de façon cohérente une route et un espace commercial trop longtemps abandonné à lui-même. Il pourra intégrer de façon cohérente par son aménagement tous les modes de transport: auto, camion, autobus, bicyclette, piéton, etc.

1635 Combiné à la voie de contournement sud, tout en dégageant le boulevard du trafic lourd et de transit, permettrait ainsi aux régions qui nous entourent des déplacements plus rapides, plus sécuritaires et plus économiques.

1640 Nous sommes convaincus qu'avec un peu de bonne volonté de la part de tous les intervenants, nous pourrions résoudre définitivement un problème qui perdure depuis trop longtemps. L'aménagement du territoire, c'est un exercice politique. Il faut viser la concertation

entre les différents intervenants en présence. Fini le chacun pour soi. Finies les guerres de clocher, unissons-nous pour le bien de tous. Nous pourrions bientôt ne former qu'une ville.

1645

Pour ce qui est des coûts, le projet qui nous est présenté se compare avantageusement à d'autres projets semblables. Qu'on pense à la rue Notre-Dame par le projet du MTQ qui était de 263 M\$, soit 31 M\$ du kilomètre; le projet de la Ville de Montréal sur la rue Notre-Dame qui, lui, est de 163 M\$, soit 20 M\$ du kilomètre; et, le ou les projets qui nous sont disponibles, pour une somme de 185 M\$, nous pourrions avoir deux routes et ça coûterait seulement que 12 M\$ le kilomètre. Merci.

1650

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Laforce, s'il y avait trois paramètres ou trois critères à considérer pour faire le choix du tracé nord ou sud, pour vous, ça serait lesquels?

1655

**M. NORMAND LAFORCE :**

Vous entendez quoi par critères?

1660

**LA PRÉSIDENTE :**

Bien, c'est-à-dire, est-ce que c'est la question du bruit, la question qualité de l'air? Est-ce que c'est la fluidité? On a entendu toutes sortes d'éléments. Certains font valoir certains éléments qui font en sorte qu'un tracé est plus intéressant qu'un autre, par exemple, mais pour vous, pour les gens que vous avez côtoyés, quels seraient ces paramètres-là les plus importants?

1665

**M. NORMAND LAFORCE :**

En tout cas, les premières réactions que j'ai eues quand on a parlé des projets en présence, c'était que c'était la logique qui m'a allumé en premier. Je me suis promené à travers la province pendant 25, 30 ans pour mon travail et des routes comme on a présentement, si on regarde la 132 actuellement, vous venez de Québec, je suis sûr que vous n'en voyez pas souvent des routes comme ça. C'est sous-développé, on a encore des fossés, c'est dangereux, ce n'est pas beau.

1670

1675

Moi, j'ai du monde que j'amène souvent à la maison, qui viennent d'en dehors, des fois d'autres provinces, même d'autres pays, puis ils font des grimaces quand ils lâchent le pont Mercier. \*Où c'est qu'il nous amène, lui, là?+ Ils pensent qu'on les amène dans un guet-apens. Des centres d'achats qui sont à 300 pieds dans le champ. Un Wal-Mart, si tu passes trop vite en auto, tu ne le vois pas. Il est bien trop loin. Des choses comme ça. C'est la logique.

1680

Une autoroute, ça passe -- il y en a peut-être qui vont dire que j'y vais fort mais on dit dans le champ. Une autoroute, c'est fait pour aller vite, déranger le moins de monde possible,

1685

1690 faire le moins de bruit possible. C'est sûr que le bruit qu'on a actuellement sur la 132, on s'est  
comme habitué au bruit. Peut-être qu'on s'assourdit et qu'on ne s'en rend pas compte, mais  
c'est l'élément, en tout cas, pour moi et le groupe que je représente, qui nous fatigue le plus sur  
la 132. C'est sûr que par période, c'est *slow*, ce n'est pas beau, c'est dangereux. Puis on  
pense que ce n'est pas une autoroute, surtout pas en dépression, qui va venir améliorer le  
paysage puis la qualité du transport et nos qualités de vie.

1695 J'ai préparé, si vous le permettez, des petits croquis. Je me suis amusé. Ce que je vois  
d'un boulevard urbain, ça pourrait ressembler à ça. On en voit un peu partout de ça. Avec un  
terre-plein central. Ou ça pourrait être un mur Jersey, à trois voies. En ayant au départ trois  
voies, là, on peut, selon les règlements de la sécurité routière, obliger les camions à rester  
dans le milieu. Quand on a seulement que deux voies comme actuellement, les camions, ils  
ont le choix d'aller à gauche ou à droite ou d'aller côte à côte, s'en aller, puis suivez, vous  
1700 autres, en arrière. Essayez de dépasser si vous êtes capables.

On pourrait avoir des... je ne sais pas comment ça s'appelle le terme technique, mais  
des voies quand on veut tourner à gauche ou à droite, puis on pourrait même avoir des voies  
réservées pour des autobus ou ça peut servir aussi d'une voie de sortie, si on veut. C'est pour  
1705 ça que j'ai marqué: voie d'entrée ou de sortie ou voie réservée aux autobus. Puis il y a même de  
la place, parce que de la place, il ne faut pas se le cacher, on en a, même de la place pour  
faire une piste cyclable sur chaque côté.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1710 Monsieur Laforce, c'est parce que vous abordez beaucoup de choses dans votre  
mémoire. Peut-être que vous pouvez laisser votre acétate là, on pourra peut-être y revenir.  
Vous abordez plusieurs aspects de la problématique. Est-ce que la solution au problème que  
vous voyez, c'est d'abord et avant tout le réaménagement de la 132 ou si c'est la construction  
1715 d'une voie de transit, de contournement?

**M. NORMAND LAFORCE :**

1720 Bien, je pourrais vous retourner la question, dire qu'est-ce qui presse le plus? Est-ce  
que c'est détourner le trafic de Montréal? Permettre aux camions de se rendre plus vite aux  
États ou en Ontario? Ou de, nous autres, améliorer notre qualité de transport.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1725 Vous, quelle est votre réponse à la question que vous posez?

**M. NORMAND LAFORCE :**

1730 On appelle ça en anglais un *Catch 22*. Il y a deux priorités. On pourrait dire, pour moi,  
c'est plus important la 132. Mais il faut penser globalement. C'est pareil comme si tu me dis:

qu'est-ce qui est plus préférable? Faire une route en deux ans ou d'en prendre une en cinq ans?  
Mais ça dépend quel genre d'autoroute tu veux faire. Puis ça dépend quelle longueur qu'elle a, quels embûches qu'il y a. Y a-t-il des ponts, pas de ponts?

1735 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

C'est parce que votre mémoire fait clairement ressortir, évidemment, que vous invoquez beaucoup d'arguments contre le projet d'autoroute dans l'axe de la 132.

1740 **M. NORMAND LAFORCE :**

Ah! oui. Ça, c'est...

1745 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ça, je pense que c'est très clair.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1750 Oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1755 Vous mettez également en valeur les mérites d'une solution de type boulevard urbain mais, devant certaines des affirmations que vous faites, je me suis quand même posé la question si, pour vous, le transit du trafic lourd faisait aussi partie du problème ou si ce n'était pas un problème secondaire par rapport...

**M. NORMAND LAFORCE :**

1760 Ah! bien, il fait partie du problème, parce que si on dit que déjà, il y a, je pense, c'est 15 % des véhicules sur la 132, c'est des camions, puis qu'un camion ça équivaut, aussi bien en roulement qu'en pollution qu'en bruit, que ça équivaut 15, 20 autos, ça commence à faire du trafic, ça. Quand arrivent les heures de pointe de matin et de soir, bien, on sait l'impact qu'un camion peut avoir ou tout véhicule lourd peut avoir dans la circulation.

1765

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1770 Maintenant, dans votre mémoire, par ailleurs, vous mettez en valeur l'idée que la terre agricole doit quand même être considérée d'une façon respectueuse, d'après ce que je lis.

**M. NORMAND LAFORCE :**

Oui.

1775

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Mais en même temps, vous dites, malgré tout, la solution, ça demeure une emprise au sud. À ce moment-là, quelles seraient les conditions de réalisation d'une voie de contournement au sud? Pour minimiser l'impact.

1780

**M. NORMAND LAFORCE :**

Bien, mon raisonnement, je ne l'ai pas fait comme ça. C'est un raisonnement un peu frustré que j'avais au départ. Je me disais, comment ça se fait que nos maires, puis nos dirigeants, les plus directs, n'ont pas fait les démarches qu'il fallait dans le temps pour allumer la lumière à je ne sais pas qui, pour dire: \*Bien, là, vous allez passer une loi sur la protection des terres agricoles+, ils sont au courant ou ils devraient être au courant, et dire à ces gens-là: \*Nous autres, on a prévu possiblement une autoroute au sud. Est-ce qu'il n'y a pas moyen, en passant votre loi, de garder une exception temporaire, pour dire on se garde une réserve de 80 hectares à peu près à cet endroit-là pour une autoroute.+

1790

À ma connaissance, je n'ai pas trouvé d'écrit ou il n'y a personne qui m'a dit, dans les maires à qui j'ai pu parler, qu'ils ont fait cette approche-là. Puis je pense que les gens de la CPTAQ, ce n'est pas des... ils ne sont pas plus intelligents, puis ils ne sont pas plus fous que d'autres, ils auraient peut-être dit: \*Oui, on peut regarder ça.+ Sans faire de promesse, dire...

1795

On sait qu'au départ, la Loi de protection des terres agricoles, c'était assez large. On sait pourquoi que c'était fait. Puis ils se sont aperçus que tranquillement, à cause des abus de part et d'autre, qu'il fallait resserrer la loi. Mais de là à la resserrer et à la geler, puis dire: \*À partir de telle date, en telle année, c'est fini, vous touchez plus à la zone agricole+, il me semble que quelqu'un qui a à coeur le développement de sa région ou de sa ville dit: \*Wow! Wow! Une minute. Vous ne nous avez pas consultés.+ Ou: \*J'aurais mon mot à dire.+ Ça s'est vu, ça.

1800

1805

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci.

1810

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci pour votre témoignage.

C'est maintenant la période de rectification. Alors, monsieur Beaulieu.

1815

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1820 Alors, madame la présidente, premier élément, c'est pour demander à la commission que le ministère voudrait se garder son droit de rectification global quand on aura lu l'ensemble des mémoires qui ont été déposés et, aussi, peut-être lire les transcriptions.

1825 Deuxième élément, quand on parle de pollution camion, automobile, le ministère a émis, publié un pamphlet dans lequel on disait qu'en matière de pollution atmosphérique, un camion équivalait à 20 voitures, 20 automobiles, et le ministère n'a rien publié quoi que ce soit sur le domaine de la pollution par le bruit, pollution sonore. Alors, c'est la précision qu'on voulait apporter à ce moment-ci.

1830 Une rectification, aussi, sur l'aspect discriminant des montants ou des estimés en cours pour l'une ou l'autre des deux options. C'est le ministère qui a mentionné que devant le fait que l'autoroute 30, dans l'axe de la 132, à 178 M\$, comparativement à l'autoroute 30 dans l'option sud, à laquelle on additionne la réfection de la 132 pour un total de 185 M\$, ce n'était pas un facteur discriminant. 178 par rapport à 185, compte tenu du moment où on se situe par rapport à ces estimés-là versus la réalisation, ce n'était pas un facteur discriminant. C'était dans ce sens-là que le ministère des Transports a énoncé cet élément-là.

1835 Un dernier élément. Hier, vous nous avez posé une question quant à l'autoroute 30, le tronçon Vaudreuil-Châteauguay, alors je voudrais vous mentionner que pour ce qui est du tronçon Vaudreuil-Châteauguay, on parle de l'ouverture de l'autoroute à l'automne 2008 pour la partie VaudreuilXSaint-Timothée et hiver 2009, quant à la partie ValleyfieldXChâteauguay. On scinde un peu l'ensemble de ce tronçon-là parce qu'il a des particularités.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1845 Juste pour le bénéfice de tout le monde, Saint-Timothée, c'est dans Vaudreuil-Soulanges?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1850 Saint-Timothée, c'est dans Beauharnois-Salaberry.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Beauharnois-Salaberry, d'accord. Merci.

1855 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

C'est entre Melocheville et Valleyfield. Entre Beauharnois et Valleyfield.

**LA PRÉSIDENTE :**

1860

D'accord. Alors, ça, c'est ce que vous ciblez mais ça prend un déclencheur.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1865 L'élément principalement déclencheur, c'est l'acquisition des terrains parce que dans ce  
tronçon-là, on n'est pas propriétaire des terrains. Alors, on a une emprise d'environ 300 mètres  
présentement qui est identifiée, à l'intérieur de laquelle il faut cibler 100 mètres pour ne pas  
acquérir des terrains dont on n'aura pas besoin. Il faut acquérir les terrains avant même de faire  
1870 le déplacement ou de procéder au déplacement des utilités publiques, genre les pylônes  
d'Hydro-Québec, si c'était le cas, ou des installations. Peut-être pas des pylônes mais des  
installations d'Hydro-Québec. Il faut leur indiquer à quel endroit réinstaller ces équipements-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1875 Puis pour le financement, c'est pratiquement réglé, cette question-là?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1880 Pour le financement, on apprend des choses par les journaux beaucoup. Alors, ce  
qu'on sait, c'est que le ministre monsieur Ménard a rencontré monsieur Collenette et ils ont mis  
sur pied un comité technique qui doit déposer ces jours-ci – c'est ce que j'ai compris – un rapport  
qui identifierait de quelle façon la construction de l'autoroute 30 sera financée. On parle de  
partenariat privé-public, mais on verra les énoncés qui seront faits par ces deux paliers de  
gouvernement-là.

1885

**LA PRÉSIDENTE :**

Quand ça sera disponible, on apprécierait le recevoir.

1890 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Oui, madame. On vous le transmettra.

**LA PRÉSIDENTE :**

1895

C'est bien. Merci beaucoup. Alors, bonne fin d'après-midi tout le monde. On reprend à  
19 h.

\*\*\*\*\*

1900

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

1905

ET J'AI SIGNÉ:

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**