

**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 3

Séance tenue le 26 mars 2002, à 19 h
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 :

ACCÈS ROUSSILLON :

FRANÇOIS ADDISON..... 1

GILLES PÉPIN 6

FÉDÉRATION DE L'UPA DE SAINT-JEAN-VALLEYFIELD ET SYNDICAT DE L'UPA DE SAINT-RÉMI :

LOUIS BEAUCLAIR, GUY HÉBERT, RENÉ LEFEBVRE 20

RÉJEAN GIRARD 26

REPRISE DE LA SÉANCE 32

RECTIFICATION :

MTQ : RÉJEAN BEAULIEU 32

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

L'ÉVEIL CULTUREL DE CANDIAC :

THÉRÈSE GIRARD..... 33

RÉSIDENT VERT :

RICHARD MAROIS 38

CENTRE LOCAL DE DÉVELOPPEMENT DE ROUSSILLON :

GINETTE LAURENCELLE..... 55

CENTRE D'ACHATS FIRST PRO :

MANON BÉLANGER, PIERRE-JACQUES LEFAIVRE 59

RECTIFICATION :

NORMAND LAFORCE 62

MARIO VERVILLE 63

MTQ : RÉJEAN BEAULIEU 66

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bienvenue à la troisième séance de la deuxième partie de l'audience. Comme vous le savez, cette partie de l'audience publique est consacrée à l'expression des opinions. Alors, ce soir, il y a huit personnes inscrites au registre pour présenter leur opinion.

10 Si des faits sont présentés à l'intérieur d'un mémoire ou lors du témoignage d'une personne et que, pour vous, ça vous semble inexact, on vous demanderait de vous inscrire à la rectification. Vous pouvez le faire soit ce soir même, il y a deux moments précis dans la soirée consacrés à recevoir ces rectifications, ou vous pouvez aussi le faire par écrit. C'est à votre choix.

15 Alors, nous allons rendre disponibles dans les centres de consultation et sur le site de la commission ces éléments, tout comme les transcriptions.

 Alors, on commence avec Accès Roussillon, s'il vous plaît.

20 **M. FRANÇOIS ADDISON :**

 Alors, madame la présidente, membres de la commission, bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

25 Bonsoir!

M. FRANÇOIS ADDISON :

30 Je me présente, François Addison, agent de communication pour Accès Roussillon. Alors, je voudrais vous faire la lecture d'un mémoire qui a été déposé la semaine dernière aux audiences.

LA PRÉSIDENTE :

35 Oui.

M. FRANÇOIS ADDISON :

40 (L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LA PRÉSIDENTE :

45 Merci. Restez avec nous.

M. FRANÇOIS ADDISON :

50 Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

55 Monsieur Addison, dans votre mémoire, évidemment, vous mettez essentiellement l'accent non pas sur le débat entre les deux tracés mais sur l'importance de fournir une alternative de transport pendant les travaux. Est-ce que vous envisagez, en fait, le développement du train de banlieue comme étant quelque chose de permanent?

M. FRANÇOIS ADDISON :

60 Pour l'instant, le train de banlieue est toujours un projet pilote. Alors, bon, c'est sûr qu'il y a d'autres volets à négocier pour convertir ce projet-là d'un projet pilote à un projet permanent. Maintenant, on se dit, avec l'arrivée de la construction de l'autoroute 30, bien, ce serait le bon temps peut-être pour faire des essais, augmenter l'achalandage du train de banlieue pour justement aller chercher le maximum de gens.

65

M. JEAN PARÉ, commissaire :

70 D'abord, Accès Roussillon existe depuis combien de temps, et ensuite, quels sont les principaux modes d'action de votre organisation?

70

M. FRANÇOIS ADDISON :

75 Alors, Accès Roussillon est en place depuis septembre 2000. Donc, on a débuté lors d'une journée portes ouvertes. Donc, on avait organisé un trajet entre Delson et Montréal, et on a vu le jour à ce moment-là.

80 Et les principales actions, bien, c'est de rencontrer les différents intervenants qui ont mis en place l'arrivée du train de banlieue dans notre région, donc que ce soit les maires des municipalités, le député Serge Geoffrion ainsi que le député de Châteauguay, parce qu'ils sont inclus dans notre MRC, donc on va chercher ces gens-là, ainsi que l'AMT, bien entendu, et le Canadien Pacifique. Donc, on va faire des représentations à ces intervenants-là.

85 Par exemple, suite à des sondages qu'on a tenus en décembre 2000 et 2001, nous, on en est venu à la conclusion que les départs actuels, bien, ce n'était pas suffisant puis ça ne répondait pas non plus aux besoins des citoyens. Alors, on a demandé l'ajout de trains déjà depuis quelques mois.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

90

Mon autre question réfère à une des mesures, si vous voulez, que vous préconisez, qui consiste à planifier une voie réservée pour les autobus advenant la sélection du tracé nord. La voie réservée à laquelle vous pensez serait sur les voies rapides ou sur les voies de service?

M. FRANÇOIS ADDISON :

95

Idéalement, ce serait sur les voies de service. Bien entendu, ce serait strictement pour les autobus. Et on voudrait que, c'est ça, idéalement c'est qu'il n'y ait rien d'autre que des autobus qui passent là, mais avec un lien quand même direct qui ne serait pas entrecoupé.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

100

Parce que ce qu'on nous a expliqué hier, au niveau de la CIT, c'est que les autobus ont un tracé, en fait, constitué d'une partie qui est du rabattement, c'est-à-dire aller chercher les gens dans les différents quartiers des villes desservies; et après ça, il y a une seconde partie du trajet, si on veut, qui est davantage le trajet à destination de Montréal.

105

M. FRANÇOIS ADDISON :

À destination de Montréal.

110

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Est-ce que vous avez exploré les possibilités de combiner ou d'améliorer cette structure-là au moyen de --

115

M. FRANÇOIS ADDISON :

Non, on n'a pas regardé la portion, si vous voulez, sur l'autoroute 15. Parce qu'en fait, lorsqu'on quitte la Ville de Delson, au niveau des autobus, c'est là qu'on commence à rouler seulement sur les voies rapides. On n'a pas regardé qu'est-ce qui pourrait être fait pour optimiser justement la rapidité pour rejoindre le centre-ville.

120

M. JEAN PARÉ, commissaire :

125

Mais c'est une des hypothèses que vous livrez.

M. FRANÇOIS ADDISON :

Tout à fait.

130

M. JEAN PARÉ, commissaire :

C'est celle de la voie réservée.

135

M. FRANÇOIS ADDISON :

Tout à fait. Mais idéalement, comme on fait mention, c'est de peut-être penser à rabattre aussi les autobus des deux CIT vers les gares pour permettre la fluidité du transport.

140

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Bien. Indépendamment de votre volonté peut-être de ne pas vous prononcer sur le choix entre les deux tracés, avez-vous considéré tout de même les liens entre l'un ou l'autre tracé et le rôle que jouerait le transport en commun pendant les travaux?

145

Par hypothèse, sur la route 132, les travaux occasionneraient un dérangement plus considérable, mais il en reste pas moins que s'il y a des travaux d'amélioration de la 132 éventuellement ou encore à certains endroits à cause des travaux qui seraient faits sur le tracé sud, ça pourrait nécessiter -- donc, quel est votre réflexion là-dessus?

150

M. FRANÇOIS ADDISON :

Nous, les deux volets sur lesquels nous nous sommes arrêtés, c'est principalement -- bon, advenant le choix du tracé nord, pour sûr ça occasionnerait beaucoup de dérangement, et si le tracé sud venait à être choisi, on s'attend à ce qu'il y ait des travaux de toute façon sur la 132 en vue de l'améliorer. Donc, à ce moment-là, nous préconisons, nous, l'approche du train de banlieue, donc utiliser le train de banlieue comme moyen de transport d'atténuation à ce moment-là.

155

160

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

165

Pourriez-vous nous parler des deux dernières mesures que vous préconisez?

M. FRANÇOIS ADDISON :

Oui, certainement. Donc, c'est mettre en place une structure de transport adéquate qui assurera la liaison entre les gares de LaSalle et/ou Montréal Ouest.

Donc, le train de banlieue présentement fait un arrêt à LaSalle et Montréal Ouest, mais il n'y a aucune structure, que ce soit tant autobus sur l'île de Montréal, où il n'y a pas moyen de faire de transfert de train pour amener des gens vers l'ouest de l'île de Montréal. Et quand on prend le train et qu'on regarde l'achalandage qu'il y a sur le pont et le trafic qu'il peut y avoir à l'extrémité du pont pour les gens qui veulent s'en aller en direction ouest, je pense qu'il y a un réel besoin puis il est temps qu'on l'adresse. Alors, c'est pour ça que nous, on demande de mettre en place une structure avec soit la Société de transport de Montréal, l'AMT, pour pouvoir aider les gens à faire des transferts et utiliser au maximum le transport en commun.

Et le dernier point, optimiser l'utilisation des stationnements existants aux différentes gares, c'est que présentement nous avons quand même des stationnements incitatifs aux différentes gares qui sont peut-être sous-utilisés. C'est sûr, l'achalandage du train de banlieue, il y est pour quelque chose, mais on dit: avant de penser peut-être à construire d'autres stationnements incitatifs, juste s'assurer qu'on va optimiser l'utilisation de ces infrastructures-là.

LA PRÉSIDENTE :

De quelle façon?

M. FRANÇOIS ADDISON :

Que ce soit par rabattement d'autobus vers les différents stationnements qui sont déjà prévus pour le train de banlieue.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci pour votre témoignage.

M. FRANÇOIS ADDISON :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Nous invitons monsieur Gilles Pépin, s'il vous plaît.

M. GILLES PÉPIN :

Madame la présidente, bonsoir. Monsieur Paré, bonsoir. Alors, comme on mentionnait, je vais essayer d'être bref, malgré que le sujet est très important. Je vais vous lire un peu quelles sont mes considérations et mes craintes. Alors, je vous avais fait parvenir une lettre en disant ceci:

**Suite aux audiences publiques, après consultation et information, je vous fais part de ma dissidence face au projet en titre+,*

X qui était le projet de l'autoroute 30 sur la 132 X

**Vous trouverez ci-joints les motifs et les raisons qui font que je rejette ce projet et que je favorise le tracé 30 sud. Et j'insiste aussi, lequel est le voeu de plus de 13 000 résidants de nos villes et (pétition déposée à l'Assemblée nationale)+.*

X alors je dis X

**En espérant, madame, que mes inquiétudes vous aideront à finaliser votre rapport, veuillez accepter mes sincères salutations.+*

Alors, voici un résumé des principales raisons qui font que je m'oppose au projet présenté par le promoteur. Donc, j'ai fait des énoncés. Et disons que ce n'est pas par ordre, quoiqu'ils sont tous très importants.

Premièrement, le coût exorbitant du projet, donc plus ou moins 170 M\$ qu'on nous dit. Alors, pour ce prix tel que spécifié par le promoteur, l'on pourrait avoir une autoroute tracé sud et la 132 réaménagée. Pour un gouvernement qui passe son temps à lancer la pierre au fédéral et qui cherche désespérément des sous, n'est-il pas temps que le député et le ministre et le Conseil des ministres administrent pour le bien et le souhait de la majorité?

Encore là, je vous répète (voir la pétition de plus ou moins 13 000 noms). Parce que je pense qu'indépendamment de tout ce qu'on peut dire aussi, là, c'est très important la volonté du peuple.

Deuxièmement, le promoteur ne tient pas compte de l'impact majeur que peuvent avoir les coûts reliés à la décontamination de plusieurs sites. Et ces coûts-là peuvent mettre en danger la réalisation même de leur projet. Je vais vous laisser une copie. Là, je fais référence aussi à la page 67 du rapport Roche, qui parle de ces coûts-là et de leur appréhension. Exemple, le premier paragraphe, on dit:

**La présence confirmée ainsi que la présence potentielle de sites contaminés dans l'emprise du tracé proposé de l'autoroute dans le corridor nord constituent une contrainte forte pouvant impliquer d'importants coûts advenant le choix de ce tracé.+*

Alors, ce n'est pas moi qui le dit. Ce sont les spécialistes engagés par les gens du ministère et par le promoteur, par le fait même. Un autre paragraphe, on dit:

255 **Étant donné l'importance des enjeux environnementaux et des enjeux financiers...+*

X on insiste aussi sur les enjeux financiers, parce que c'est aussi important X

**... liés à la présence de ces sites contaminés, une caractérisation préliminaire de chacun des sites répertoriés devrait être réalisée afin de confirmer la présence et, le cas échéant, le type de contaminant présent.+*

260 L'autre paragraphe, on dit:

**Lorsque les sites où la présence de contamination aura été confirmée, nous recommandons qu'une caractérisation détaillée de chacun de ces sites soit réalisée afin de préciser l'étendue et la profondeur de la contamination, d'assurer, en accord avec le MEF, une gestion adéquate des sols et des eaux contaminées, et finalement d'évaluer de la façon la plus précise possible les coûts inhérents à cette problématique avant les travaux de la construction.+*

270 Alors, moi, ces choses-là, ça m'inquiète beaucoup comme citoyen et comme payeur de taxes aussi. Comme je vous disais tantôt, c'est relié à des frais qui vont être encourus par le promoteur. Mais le promoteur, c'est le gouvernement qui paye ces frais. Donc, ce sont toutes des choses qui n'ont pas été tenues compte aussi. Là, je veux dire, j'ai écouté toutes les audiences et puis ce qu'on m'a dit, moi, ça ne me rassure pas du tout.

275 D'ailleurs, le ministère de l'Environnement est très conscient qu'il y a des problématiques au niveau de la terre contaminée. Ils ont des dossiers, je pense, comme à Laval, Ville de Laval, des choses comme ça, où il y a eu des coûts extraordinaires. On pense qu'il y a juste un petit peu de terre puis ce n'est pas grave. Et l'explication qu'on vous a donnée, là, le ministère dit: *Oui, mais on passe aussi dans l'emprise et puis on va passer dans le chemin de

280 desserte+, etc. Je pense que l'emprise est là et puis ils ne toucheront pas à l'emprise. Où il y a des sites contaminés, c'est dans les chemins de desserte qu'ils veulent faire, les voies de service et les ronds-points qu'ils veulent faire. Bon, ça, tous ces coûts-là peuvent être astronomiques.

285 Moi, pour l'avoir vécu dans un dossier d'expropriation, comme je vous le disais, je suis un expert en évaluation et puis j'ai représenté un citoyen de la Ville de Saint-Constant dans un dossier d'expropriation et il y avait un petit peu de terres contaminées. Quand je vous dis: *un petit peu+, là, pas beaucoup. En tout cas, le montant qu'on voulait déduire d'indemnité était très très fort pour à peu près trois, quatre voyages de terre. Donc, j'imagine, moi, sur

290 l'autoroute, sur le tracé qu'ils veulent faire, c'est...

À ce niveau-là, je pense que quelqu'un de sérieux, un gouvernement sérieux devrait arrêter tout de suite le projet même sur la 132. Et aussi, je parle des gouvernements, que ce soit municipal, provincial et fédéral, et indépendamment des parties.

Donc, troisièmement, la durée des travaux X là on nous dit de trois à cinq ans X occasionnera des problèmes majeurs à tous les résidants de nos villes. Et là, j'entends *résidants+... là, il y a plusieurs personnes des fois ici dans la région, madame, on parle: *Ah! c'est les commerçants sur la 132. On n'ira plus magasiner sur la 132 et c'était à eux autres de ne pas venir s'installer+, etc. Mais il n'y a pas seulement que les commerçants sur la 132, il y a les commerçants sur les rues transversales, sur la rue Saint-Pierre, la rue des Écluses, la rue Principale, la rue Georges-Gagné qui vont avoir des problèmes.

Et aussi, ça va occasionner, pendant... les parents. On parlait de transport, les écoliers, les travailleurs, les commerçants, tous les gens qui vont travailler à Montréal, soit qu'ils doivent emprunter le pont Champlain ou le pont Mercier. Qu'on ne vienne pas me dire... quand même qu'on viendrait me parler de prendre un train de banlieue ou les autobus, moi, je vais vous dire que je suis convaincu que les parents, les mères de famille, les écoliers, les autobus scolaires, ça va occasionner beaucoup de retard. Ils vont être obligés, les enfants, de partir plus de bonne heure le matin. Les mères vont être obligées de se lever plus de bonne heure, les parents. Et ça, vous aviez des spécialistes qui étaient là, là, des spécialistes en stress et des choses comme ça, qui écoutaient. J'aimerais avoir leurs commentaires.

Mais c'est très très important pour moi, parce que moi, je travaille à Saint-Constant et dans la région et je me promène sur la 132. Et je peux vous dire une chose, que le promoteur ne pourra jamais, jamais contenir la circulation, puis il va engorger les rues de nos villes, les rues secondaires. D'ailleurs, ils ont des plans de tracés, mais ils n'en parlent pas fort, fort. Tout ce qu'on vous dit: *Bien, on a regardé, puis on va peut-être détourner un petit peu dans les rues.+ Mais quand ils vont commencer à faire les travaux, madame la présidente, sur la 132, puis ils vont creuser, etc., ils vont bloquer la 132. Et qu'on ne vienne pas me dire que même si on fait juste un chemin de desserte, là, un chemin de service, ils ne seront jamais capables de contrôler la circulation locale de nos villes. Imaginez-vous quand ils vont arriver, ceux de Montréal et ceux d'ailleurs sur la Rive-Sud, sur la 30, en particulier de Sorel ou de Sainte-Julie.

Et là, ce qu'on me dit en plus, ma crainte, qui rajoute à ma crainte, c'est que le gouvernement, notre gouvernement et le patron du promoteur, dit: *Bien, écoutez, là, on va refaire le boulevard Métropolitain en 2004 jusqu'à peut-être 2012.+ Imaginez-vous, boulevard Métropolitain va être bloqué, il va y avoir des travaux. Tous les camionneurs, les gens vont dire: *Nous, où est-ce qu'on va passer?+ Ils vont dire: *On va aller sur la Rive-Sud, c'est peut-être moins pire. Le gouvernement nous a dit qu'il va y avoir une facilité pour la circulation.+

Donc, c'est faux. C'est toutes des choses que ces gens-là devraient prévoir et que malheureusement, ils n'ont pas prévu parce qu'ils le savaient. Ils nous en ont pas parlé, mais ce n'est pas d'hier qu'ils s'attendent qu'ils vont travailler sur le boulevard Métropolitain.

Donc, ça, cette chose-là va faire qu'ils vont nous plonger dans un marasme épouvantable. Moi, je vous le dis, là, je ne veux pas être un prophète de malheur, mais juste à

vous promener sur la 132... regardez, aujourd'hui, il y a une tempête là, puis ça tombe bien peut-être que ça arrive, mais les gens, ça circule mal. Ça fait qu'imaginez-vous dans une situation comme ça, là, juste un petit peu de neige, là, on a de la misère, nous, à circuler dans nos rues. Imaginez-vous, quand tout le trafic va s'en venir chez nous puis ça va déborder ici sur la rue Marie-Victorin, sur la rue Saint-Régis à Saint-Constant, sur la rue Saint-Pierre. Ils vont passer dans des zones scolaires.

Alors, moi, pour toutes ces raisons-là, c'est sûr qu'à cet item-là, je suis contre le projet sur la 132. Et on ne m'a pas convaincu, on ne m'a pas rassuré, absolument pas, de la pertinence des mesures qu'ils veulent prendre. Parce que promenez-vous l'été, madame ou monsieur Paré, quand ils font des travaux soit sur la 20 ou sur la 40, on attend des heures, puis on a juste un petit bout à attendre parce qu'ils font des travaux peut-être sur 2, 3 kilomètres.

Donc, quatrième, le fait qu'ils vont engorger nos villes, moi, je dis que cette situation-là entraînera des pertes considérables pour les commerces, tant sur la 132 que dans nos rues secondaires, et entraînera des pertes pour les propriétaires de bâtisses commerciales, multifamiliales, unifamiliales. Le promoteur, bien que conscient de ces faits, admet qu'il n'a aucune politique de dédommagement X il n'en a jamais eu, d'ailleurs X ou d'indemnité.

Alors, moi, je marquais dans mon texte, ici: *Il s'en fout carrément!!!+ Mais c'est un peu ça. Quand on vit des expériences face au ministère des Transports, il y a certains expropriés qui ont intérêt à être bien représentés.

Les pertes, durant ces travaux, seront astronomiques. En aucun temps, le promoteur n'a analysé cette problématique. Ah! il y a bien eu ce petit rapport, là, pondu en vitesse et qui nous disait qu'après les travaux, les commerçants perdraient environ 2 % de leur chiffre d'affaires. Le promoteur démontre un manque de respect envers tous ces investisseurs qui se sont établis dans nos villes en pensant, croyant et étant convaincus que si l'autoroute 30 passait sur la 132, elle serait au sol et avec des voies de desserte bidirectionnelle. Jamais ils auraient pensé que les travaux pourraient durer de 3 à 5 ans.

Donc, c'est un autre point qui fait que pour moi et pour les citoyens... d'ailleurs, tous les gens qu'on rencontre et qu'on nous parle sont contre ce projet-là.

Cinquièmement, il a été démontré que les impacts sur la qualité de vie (pollution, bruit et autres) seraient plus néfastes pour la population (nous, les humains). J'insiste là-dessus, parce qu'on a beaucoup parlé des couleuvres et puis un peu X ça, je respecte ça énormément X des oiseaux. Je respecte ça aussi. Mais beaucoup dans le rapport on parle des humains. Et à ce niveau-là, les dommages seraient plus considérables si l'autoroute passe sur la 132. Et je mets en exemple le rapport Roche, le paragraphe 2 de la page 240, et le paragraphe 4 de la page 239.

Est-ce que je peux vous le lire? Je vais vous le lire. Alors, à la page 239, il y a un paragraphe qui dit... il y en a d'autres, madame la présidente et monsieur Paré, il y en a d'autres, mais...

LA PRÉSIDENTE :

On les a lus aussi.

M. GILLES PÉPIN :

Mais ceux-là, je suis certain qu'ils frappent, ils vous ont frappés. En tout cas, s'ils ne vous ont pas frappés, ils vont vous frapper.

Toutefois, la présence desdites voies de service et d'un échangeur à la hauteur de la rue Brébeuf entraînera le rapprochement de la chaussée et des zones résidentielles adjacentes, notamment entre les rues Legendre et Monchamp du côté sud et les rues Brébeuf et des Merisiers, de même qu'entre les rues des Merisiers et Centrale du côté nord. Compte tenu de la localisation de la voie de service sud en regard du tracé actuel de la route 132, c'est de ce côté que les principales répercussions seront ressenties. Ainsi, les résidants de ces secteurs verront leur qualité de vie atteinte de nuisances environnementales diverses résultant du cumul des effets sonores, paysagers, etc. Globalement, l'impact sur la qualité de vie sera fortement négatif.

Et à la page 240, on dit:

Le rapprochement de l'emprise et de la chaussée dans ce 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 donc fortement affectée par la réalisation de ce projet.

**Sera donc fortement affectée par la réalisation de ce projet*, moi, ce n'est pas moi qui dis ça là. Vous savez, c'est des spécialistes qui ont été engagés par le promoteur. Donc, moi personnellement, je ne suis pas rassuré du tout et ça ne me convainc pas. Et ça me convainc de façon plus certaine que le tracé doit être au sud.*

Sixièmement, les coûts reliés à l'entretien des rues de nos villes occasionnés par les détours et l'augmentation de la circulation durant les travaux seront très élevés, en plus des problèmes que ça va causer à nos concitoyens, nos concitoyennes dans les villes.

Sept, le promoteur ne connaît pas les coûts reliés aux stations de pompage. Moi, je suis stupéfait. Moi, je ne comprends pas, mais on ne connaît pas les coûts. On a posé la question et on a dit: **On n'est pas trop sûr, on ne sait pas trop.** Il propose un projet, le défend avec vigueur et ne sait pas la grosseur des pompes et les coûts. Parce qu'il y a une madame qui

a demandé à un moment donné: *Quelle va être la grosseur des pompes? Comment ça va
 425 coûter, ça, ces affaires-là?+ On ne le sait pas. Donc, c'est encore un autre... on vogue dans
 l'incertain, puis on cherche des sous, madame.

Le promoteur va même à l'encontre du rapport Roche, page 192, qui stipule que règle
 générale, la route ne doit pas être construite sur des crêtes rocheuses ou dans les dépressions.
 430 C'est un autre point. Bon, alors c'est ça, on nous parle de dépression et je pense qu'il est en
 train de faire faire une dépression à tous les citoyens dans la région avec son projet.

Le promoteur a admis durant l'audience qu'il devrait dynamiter en face des secteurs
 Roussillon à Saint-Constant. Cela constitue, à mon opinion, une contrainte et un danger pour
 435 les résidents et des coûts exorbitants peuvent y être reliés.

J'entendais l'autre jour, je ne sais pas si c'est vrai, peut-être que ce serait à vérifier,
 mais ils ont fait du dynamitage sur une route, où je ne sais pas, et ils ont eu des problèmes.

Bon, encore une fois, la réponse du promoteur ne m'a pas rassuré, bien au contraire,
 440 parce qu'ils ont dit: *Bon, on va envoyer des ingénieurs regarder les fondations. On va filmer.+
 Bien, moi, je vais vous dire là que vous avez juste à aller sur la rue des Écluses, madame, là,
 il y a une personne qui est expropriée X peut-être pas par le promoteur, mais en tout cas c'est la
 même race X il y a des fissures dans ses fondations et on dit: *Bien, là, écoutez, c'était peut-
 445 être fait avant, c'était peut-être pas fait avant. On le sait pas trop. Ce n'est pas nous autres qui
 est responsable. C'est peut-être vos assurances+, etc., bon. C'est des problèmes pour tout le
 monde.

Le promoteur a admis que la terre enlevée sur la 132 était un problème majeur. Ce n'est
 450 pas moi qui dis ça, là, c'est un de leurs ingénieurs. Il a dit: *Oui.+ Il y a un monsieur ou une
 madame, je pense, qui a posé la question: *Qu'est-ce que vous allez faire avec la terre?+ Ils
 ne sauraient pas où la déposer. Ils ne savent pas où la mettre.

Imaginez, lorsque des parties de terre seront contaminées. Là, là, ils vont creuser la
 455 132, ils ne savent pas où mettre la terre, puis ils ne savent pas combien de terre est
 contaminée. Quand la terre est contaminée, là, ça prend des études puis des analyses. Puis
 ils vont mettre du sable, ils vont sabler ça dans un petit tamis pour voir qu'est-ce qui se passe,
 puis etc. Imaginez-vous! Puis là, on nous dit que ça va prendre un an ou deux ou trois ans.

Moi, là, je vais vous dire une chose, en toute logique, c'est impensable de penser
 460 comme ça. C'est illogique, c'est insensé leur réponse. En tout cas, je ne l'admets pas. Ils ont
 droit à leur opinion mais, moi, je ne l'admets pas et je suis très très inquiet à ce niveau-là.

Les gens du ministère de l'Environnement savent très bien la problématique et les coûts
 465 reliés à tout ce type de terre contaminée là. Et je n'ai pas besoin de vous faire de dessin,
 madame la présidente, vous avez les dossiers. Vous savez très bien que c'est très, très, très

dispendieux, très onéreux. Il y a des villes qui ont été prises avec ça. Et je vous le souligne quand même.

470 Le promoteur a tenté, durant toutes les audiences, avec ses collaborateurs, de nous faire croire que le tracé sur la 132 est meilleur que le tracé sud. Il a échoué. Des gens sont venus vous dire que les terres expropriées ou qui seraient expropriées étaient classées les meilleures au Québec et que l'on pouvait y faire pousser presque n'importe quoi. Je vous affirme, de par mon expérience et mon expertise d'évaluateur agréé de 33 ans d'expérience, et
475 après vérification auprès des cultivateurs, que c'est faux. Les terres sont bonnes. Je ne dis pas que les terres ne sont pas bonnes à Saint-Constant. Elles sont bonnes les terres. Mais il est faux de prétendre et de laisser sous-entendre à la commission... et ce que je trouve plus déplorable, ce sont des spécialistes, des agronomes qui sont venus vous dire, et des gens de l'UPA. Moi, je suis stupéfait de ça, qu'on soit venu vous dire ça, là, en pleine face comme ça.
480 Je suis un peu étonné de la part de spécialistes.

Vous savez, on a parlé, les fameuses pressions sur le milieu agricole tant appréhendées par le promoteur vont se faire inévitablement à plus ou moins long terme. Monsieur Verville, urbaniste à la Ville de Saint-Constant, vous a confirmé qu'il ne restait
485 pratiquement plus de terrains à développer. Les études du promoteur vous démontrent que la population de Saint-Constant va croître énormément à plus ou moins long terme. Alors, ne croyez-vous pas que l'autoroute au sud X et ça a été dit aussi dans d'autres études d'autoroutes, là X aura pour avantage de stopper le développement de Saint-Constant et de la rendre à maturité comme ville?

490 Parce qu'à un moment donné, on va arrêter là. Tu sais, on est rendu à 25 000 de population. Moi, quand je suis arrivé à Saint-Constant, on était 12 000 de population; là, on est rendu 26 000, 27 000 et il y a peut-être du potentiel. Quand on va être rendu peut-être à 35 000, 40 000 de population, les gens vont commencer à regarder dans d'autres places. D'ailleurs, on
495 regarde Saint-Philippe, ça commence à se développer aussi, bon, pour différentes façons. Mais le fait de faire l'autoroute sur le tracé sud va faire qu'on va stopper à un moment donné cette croissance-là à Saint-Constant.

Il y a des résidants qui sont inquiets et avec raison, mais les gens... on vous a parlé, là,
500 il y a des gens qui sont situés sur le rang Saint-Régis, qui sont inquiets, ils ont dit: *Bien, si ça passe là, moi, c'est proche de chez nous et puis il n'y a rien là. Tu sais, ils ne prennent pas de terrain, etc., mais moi...+ Si le promoteur agit avec logique et équité, il trouvera le moyen de dédommager ces résidants. N'est-il pas prêt à exproprier Mosti Mondiale?

505 Donc, moi, je pense que dans un projet où on était prêt à exproprier une propriété qui vaut des millions parce qu'on passait un peu avant, je pense qu'on devrait regarder qu'est-ce qu'on peut faire pour les citoyens des villes concernées, de Saint-Constant, qui auraient un problème parce que l'autoroute passe trop près. Je vous l'ai dit dernièrement quand je vous

parlais, ils n'ont qu'à les exproprier tout simplement. Mais on leur dit: *Ah! non, on ne touche pas à leur terrain, on ne peut pas rien faire. C'est la politique.+

Le coût des expropriations au sud serait moindre que les coûts supplémentaires des expropriations sur la 132 et, en plus, il serait amoindri ou récupéré par la revente des terrains résiduels de la 132. Ces terrains ont été payés plus ou moins 10 \$ le pied carré dans les années 60, 70 et valent à tout le moins plus ou moins 5 \$ le pied carré. Je n'accepte pas la réponse du promoteur, quand il dit que la plupart des terrains résiduels du gouvernement sont vendus aux municipalités. Ils sont mis en vente au propriétaire adjacent, étant achetés pour fins d'assemblage la plupart du temps.

Alors, voici, madame la présidente. En terminant, j'espère que mes craintes, mes inquiétudes sauront vous faire entendre raison et vous guider dans votre décision et aussi, j'espère, le gouvernement, et le promoteur par le fait même aussi.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, nous, comme je l'ai dit en première partie, ce n'est pas une décision, c'est une analyse qu'on livre. C'est le Conseil des ministres qui prend la décision, comme tous les projets assujettis au processus d'évaluation et d'examen des impacts.

On a quelques questions pour vous. Et je voudrais vous dire, si on pose des questions répétées aux gens, ce n'est pas parce qu'on veut contredire les gens, mais c'est qu'on veut bien explorer...

M. GILLES PÉPIN :

Aucun problème, je suis habitué.

LA PRÉSIDENTE :

... tous les aspects. D'abord, sur la question des sols contaminés, vous nous dites que si l'autoroute se construit dans l'axe de la 132, bien, il faudrait décontaminer les sols, faire de l'excavation et décontaminer parce qu'il y aurait des travaux qui devraient être faits sur l'emprise.

Dans l'hypothèse où l'autoroute se construit dans l'axe sud et qu'il y a des modifications qui doivent être faites sur la 132, libérant une certaine partie de sols en périphérie et les rendant aptes à d'autres usages, croyez-vous qu'il y aurait aussi des travaux nécessaires pour rendre ces sols aptes à d'autres usages, que ce soit pour des commerces ou des lieux publics ou quoi que ce soit?

M. GILLES PÉPIN :

Oui. Bien, ça, c'est évident. C'est évident qu'il pourrait y avoir des travaux, dépendamment aussi des terrains.

555 Comme je vous disais tantôt, si vous vous promenez sur la 132, il y a beaucoup de terrains résiduels qui pourraient être achetés ou acquis par les propriétaires adjacents. Donc, à ce moment-là, leur propriété, leur bâtisse est déjà construite. Donc, le terrain pourrait servir comme espace de stationnement ou des choses comme ça.

560 Mais c'est sûr que si vous voulez construire une propriété, une bâtisse sur un terrain qui est contaminé, vous allez peut-être avoir des problèmes. Mais encore là, ce que je veux dire, c'est que si ce terrain-là vous sert pour stationnement, donc je ne pense pas qu'il n'y a pas personne qui va vous obliger à décontaminer le terrain là, dépendamment de ce qu'il y a comme...

565 Écoutez, ça fait 35 ans qu'ils savent que l'autoroute va passer là et il y a des gens qui se sont construits en front de la 132, il y a des terrains qui étaient là et le ministère, le promoteur ou les villes n'ont jamais dit aux gens: *Faites une analyse de sols+, etc. Puis, bon, ils se sont construits.

570 Mais par contre, je pense que la problématique... d'ailleurs, ce n'est pas moi qui dis qu'il y a des sol contaminés, c'est le rapport Roche. Et ce n'est pas moi qui dis que les coûts vont être exorbitants, c'est dans le rapport Roche. J'aimerais vous le préciser. Parce que vous savez, des fois, les gens disent: *Ah! bien, c'est Pépin qui dit ça, là, que ça va coûter cher.+
575 Ce n'est pas moi. Tout ce qu'on a regardé, c'est dans le rapport Roche. Mais ce que je trouve déplorable aussi, c'est que le rapport Roche, ça a pris bien du temps avant qu'on le voie et ces données-là.

580 Donc, pour répondre à votre question, oui, il pourrait... mais l'impact va être moins dramatique et moins majeur que s'ils font l'autoroute. Et si on décide, par exemple, que les coûts, c'est des millions et des millions de dollars, je pense bien que le ministre ou le Conseil des ministres va dire: *On va changer de place+, vous savez.

585 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Monsieur Pépin, il y a quelques points dans votre mémoire sur lesquels je voudrais revenir. En ce qui concerne l'impact du projet sur les commerces qui bordent la 132, vous terminez en disant:

590 **Le promoteur démontre un manque de respect envers tous ces investisseurs (...) en pensant que si l'autoroute passait sur la 132, elle serait au sol et avec des voies de desserte bidirectionnelle.+*

595 Est-ce que dans votre esprit, les changements qui ont été apportés comme, par exemple, de faire l'autoroute en dépression, parce que vous revenez également à ça un petit peu plus loin dans votre mémoire, et d'avoir des voies de service comme celles qui sont proposées, donc ça a accentué l'impact négatif?

600 En d'autres termes, que dans les premières fois où on planifiait l'autoroute, que le projet se dirigeait vers quelque chose de plus acceptable?

M. GILLES PÉPIN :

605 Bien, c'est certain. C'est bien certain que le fait de faire l'autoroute comme ils la font, en dépression... d'ailleurs, écoutez, ils ont fait le boulevard Décarie à un moment donné, il y a un petit bout de temps. Puis là, ils ont réalisé qu'ils ont fait des erreurs. Ils s'en viennent chez nous puis ils vont nous faire la même chose. Donc, à ce niveau-là, c'est négatif, premier des points.

610 L'autre point que je dis, c'est que les commerçants, bon, quand ils sont venus s'installer sur la 132, bon, avaient peut-être comme impression ou avaient comme impression ou comme information aux municipalités, toutes les municipalités ou tous les gens leur disaient: *Bien, l'autoroute 30 va être au sol.+

615 D'ailleurs, je vous l'ai dit, j'ai travaillé sur l'autoroute 30 en 1970 à peu près. J'ai exproprié des terrains dans le bout de Bécancour et je n'ai jamais vu d'autoroute, moi, comme ils veulent faire. Donc, tous les gens et toute la population, tous les investisseurs disent: *Bien, oui, peut-être que l'autoroute va venir.+

620 Mais là, il y a un autre facteur que je vais vous dire. C'est que c'est vrai que ça rempire encore, c'est encore plus fort le fait qu'ils veulent la creuser. Puis en plus, durant les travaux, ils vont plonger nos villes dans un marasme. Mais le fait aussi, madame la présidente et monsieur Paré, que cette autoroute-là, ça aurait dû être fait il y a peut-être 35 ans.

625 Moi, je ne veux pas lancer de pierre à personne, ni au gouvernement, etc., parce qu'il y a eu plusieurs gouvernements qui se sont succédés, puis je ne veux pas faire de politique avec ça, cette autoroute-là aurait dû être faite il y a très longtemps. Par contre, on a tellement

entendu que beaucoup de gens dans la région disaient: *Ah! elle ne passera jamais l'autoroute.+ Allez faire un petit tour dans les restaurants ou faire un tour dans la population, on va vous dire: *Bien, elle ne passera jamais l'autoroute, tu sais, là.+

Puis même encore, je vais vous dire, regardez bien, là, encore ce qu'on a comme *feedback* des gens, de la population, c'est que les gens nous disent: *Bien, non, on a entendu aux nouvelles hier, elle ne passera pas. Ils n'ont plus d'argent, ils n'ont plus ci, ils n'ont plus ça. Ils vont peut-être passer dans le sud. Ils vont peut-être passer dans le nord. Elle ne passera plus.+

Vous savez, là, il y a tellement de choses qui se sont dites sur l'autoroute 30, que les gens, à un moment donné, ne croient plus personne, ne croient plus les dirigeants, ne croient plus le gouvernement à ce niveau-là. Et je vais vous dire, là, on me dit: *Bien, que ce soit le parti québécois ou les libéraux, ils ne seront peut-être pas mieux.+ Tu sais, je ne veux pas lancer de pierre à personne, mais moi, je dis une chose, c'est que cette autoroute-là, de la façon qu'elle a été pensée, il y a trente ans, elle aurait peut-être été bien; mais aujourd'hui, ils auraient fait un autre chemin sur une autre route pour désengorger Montréal sur le tracé sud.

Parce que je vais vous dire une chose, on entend encore souvent le maire de Montréal, le nouveau maire de Montréal, le maire de Longueuil et tous ces gens-là, et monsieur Tremblay pourtant, il était au gouvernement à un moment donné dans le temps: *Là, il faut que l'autoroute se fasse absolument.+ Tous ces gens-là disent: *Il faut que ça se fasse, il faut que ça se fasse.+ Mais vous savez très bien et ces gens-là savent très bien que dans les années 70 et 80, l'autoroute 30 était là quand même et on ne la faisait pas.

Pourquoi? Parce qu'on disait X en tout cas, ça, c'est mon opinion à moi, là X on disait: *Si on la fait trop vite, là, on va nuire au développement de Montréal.+ Là, Montréal est développée, ils sont engorgés, puis là ils pressent nous autres. Ils vont nous presser nos citoyens, les citoyens de la région ici pour dire: *Bien, là, *astheure*, là, on a tout développé notre ville de Montréal. On est en train de développer Longueuil. *Astheure*, vous autres, là, subissez. Puis il faut que ça passe chez vous absolument.+

On entend des gens: *Bien, là, je ne suis pas pour, je ne suis pas contre, mais il faut qu'elle passe.+ C'est sûr qu'il faut qu'elle passe. Tout le monde est d'accord qu'il faut que l'autoroute 30 se fasse. Mais nous, on dit: *Oui, à la 30. Non, sur la 132+ pour tous les éléments qu'on vous donne. Et je ne suis pas tout seul, là, il y a beaucoup de gens. Toute la population est inquiète là-dessus. C'est un peu la réponse.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

670 Une dernière question, monsieur Pépin. Vous soulevez l'idée ou en tout cas la perspective que le promoteur trouve moyen de dédommager, bon, les résidants. En termes plus généraux, est-ce que vous avez une opinion ou des suggestions ou des hypothèses sur les types de dédommagement?

675 Je pars de l'hypothèse que quel que soit l'endroit où passera le projet, il est susceptible d'avoir un impact négatif sur un certain nombre de personnes, de familles, de résidants. Est-ce qu'il y a des modes de compensation qui, selon vous, devraient être privilégiés?

M. GILLES PÉPIN :

680 Oui. Je veux dire, dans le cas des gens qui n'étaient pas expropriés dans le rang Saint-Régis si l'autoroute passe près, je pense, en toute logique, quand on est trop près, on dit: *Bien, écoutez, ça va être nuisible pour les citoyens+, le gouvernement peut dire: *Écoute, dans notre politique du ministère des Transports, il est prouvé que ces gens-là subissent un dommage et on va procéder à l'expropriation+. Ils ont juste à prendre un pied de terrain sur le terrain du monsieur, puis dans leur politique, ils vont l'acheter. Ça, c'est une chose pour les gens.

690 Et en réponse aussi, peut-être aussi qu'un ordre du BAPE pourrait peut-être les inciter à prendre des mesures. Parce que j'ai rencontré des citoyens qui étaient inquiets justement, les cultivateurs et certaines personnes qui étaient sur Saint-Régis, je les ai vus samedi matin, et ils sont très heureux de la lettre qu'ils ont eue du ministère, advenant que l'autoroute... et ils sont reconnaissants aux gens du BAPE aussi.

695 Il y a d'autres facteurs. C'est que pendant la construction aussi, je l'ai dit souvent, ce n'est pas seulement que les commerces X je voudrais spécifier, je veux être bien clair là, s'il y a du monde qui entendent puis il y a des journalistes, là X ce n'est pas strictement les commerçants sur la 132 qui vont subir des problèmes, des dommages. C'est les commerçants sur la 132, sur la rue Saint-Pierre, sur la rue Georges-Gagné, sur toutes les rues transversales, toutes les rues qui mènent à la 132, des propriétaires de bâtisses commerciales, qui ont des locaux commerciaux à louer.

700
705 Il y a un monsieur que je connais, là, il a des locaux à louer sur la 132. Il y a un de ses locataires, un futur locataire, il dit: *Écoutez, oui, moi, je vais le louer, mais je vais vous mettre une clause dans votre bail.+ Et je demande au gouvernement de regarder, on n'en voit pas souvent des clauses de même. Je n'en ai jamais vu. Le gars, il dit: *Si l'autoroute 30 passe sur la 132 et ça nuit, je casse mon bail, puis tu me dédommages.+ Le locataire dit ça au propriétaire. Avant, ils ne disaient pas ça. Vous savez, on avait des baux, j'en ai vu des baux et...

Donc, ça, ces gens-là sur la 132 vont subir des problèmes, que ce soit un commerçant, que ce soit un propriétaire de bâtisse commerciale, que ce soit un propriétaire de multifamiliales. Je connais des gens qui ont des 8 logements le long de la 132 et qui en ont que ce soit à Sainte-Catherine ou à Saint-Constant ou à Delson. Ces gens-là, s'ils perdent de la location, ils peuvent perdre leur propriété.

Vous savez, là, j'entendais madame Kougemitros, je pense, et on a donné une réponse à un moment donné, ça m'a fait sursauter. On a dit: *Bien, il n'y a pas de problème, c'est juste 32 logements. Deux fois 32, c'est 2 millions quelque cent mille et ils mettront des fenêtres et puis ce n'est pas grave.+ Mais moi, je vais vous dire qu'ils sont financées ces bâtisses-là, elles ne sont pas toutes payées. Puis si on perd de la location et on a un taux de vacances de 20 % et 25 % sur une propriété, ça se continue, ça n'arrête pas, ça là. Les gens le savent puis ils ne vont pas là. Donc, ils ne sont plus capables d'emprunter. Ils vont être obligés de perdre leur propriété. Ça, c'est des choses que le promoteur ne tient pas compte. Il n'a pas tenu compte de ça.

Et pendant les travaux, on dit: *Bien, oui, il y a des gens, ils vont perdre leur business, ils vont perdre des chiffres d'affaires.+ Puis là, on dit: une des façons, c'est de regarder un chiffre d'affaires, procéder à une analyse sérieuse et des gens sérieux qui vont travailler là-dessus pour dire: *Oui, vous aviez tant de chiffre d'affaires.+ Ça s'analyse, monsieur Paré, des bilans. Là, il y a des comptables, il y a des évaluateurs. Bon, là, vous allez dire que je prêche peut-être pour ma paroisse, mais quand vous avez des bons évaluateurs pour vous défendre, ça va très bien, des gens qui ont de l'expérience aussi.

Donc, c'est de regarder cette problématique. Et moi, je vous dis ceci, c'est que si le gouvernement est responsable et regarde cette chose-là, bien, dans leur projet à 173 M\$, il va falloir qu'ils rajoutent beaucoup de millions, beaucoup de millions. Et on semble dire, là: *Bien, les commerçants, ce n'est pas grave.+ Il y en a qui ont donné des réponses: *Bien, il y en a peut-être trois, quatre qui vont fermer. Ils auraient peut-être dû fermer pareil.+ Voyons donc! Ça, c'est stupide des réponses de même. Moi, j'ai entendu ça, là.

Et on a dit: *Bien, regardez, à Saint-Constant, il y en a eu deux.+ Ils ont fait des travaux sur la rue Saint-Pierre dans le vieux Saint-Constant, il y a deux commerces qui ont fermé. On leur avait dit: *Il n'y aura pas de problème, vous allez avoir accès en tout temps.+ Bien, il y a deux commerces qui ont fermé. Et il y a une personne qui m'a dit, je ne la nommerai pas là parce que je ne veux pas faire de politique, etc., mais: *Ah! ils auraient fermé pareil.+ Bien, voyons donc! *Ils auraient fermé+, ils n'auraient pas fermé. On ne leur a pas donné l'accès à leur commerce. Puis là, on disait: *Bien, allez voir les gens du ministère.+ Les gens du ministère, bien, écoutez, ils ont dit: *Nous autres, on est dans notre emprise, on n'est pas chez vous. On ne prend pas de terrain. Arrangez-vous.+ C'est ça la réponse qu'on donne.

Donc, c'est pour ça, moi, que je dis que les impacts négatifs, tant au niveau financier, au niveau moral, il y a des gens qui ont investi, là, une partie de leur vie dans leur commerce,

dans leur propriété. Puis là, on risque, en faisant cette autoroute-là, de les mettre à la rue, tout simplement. Moi, je trouve ça affreux.

LA PRÉSIDENTE :

Une dernière question. Est-ce que vous estimez, d'après les conversations que vous avez eues avec les gens du milieu et votre connaissance du milieu, que l'impact pour les petites et moyennes entreprises serait le même que pour les grosses entreprises ou que ce serait différent?

M. GILLES PÉPIN :

Bien, au niveau des petites et moyennes entreprises, les petites et moyennes entreprises aussi vont avoir des gros problèmes. Les gens qui me parlent... exemple, il y a un monsieur qui s'est installé sur la 132 pensant de faire un bon coup puis, pendant les travaux, il va subir des pertes énormes, tu sais, que ce soit...

Il y a une madame aussi qui est venue parler hier, je pense, qui a une entreprise. Puis on lui dit: *Bien, là, c'est proche de la rue Léo, mais ce n'est pas grave, on va faire la rue.+ Bien, on fait la rue, on fait une rue à côté, mais les camions qui s'en vont chez eux, là, s'ils manquent la sortie, là, puis à un moment donné, les gars, tu sais, là, ils font tellement de sorties puis de racoins, qu'à un moment donné, là, les gens vont dire: *Bien, on a passé tout droit+, puis là, oup! il y a un détour devant sa propriété. Il dit: *Oup! c'est pas là.+

Vous savez, c'est tous des points, c'est tous des facteurs qu'on n'a pas pris le temps d'analyser, on n'a pas pris le temps... on ne s'est pas arrêté, puis on s'est dit: *Bien, il n'y a pas de problème.+ Mais je regarde dans le rapport Roche, le rapport Roche dit: *Bien, oui, oui, les impacts, là, il y a des gros impacts majeurs à telle place, là, mais on va exproprier les gens.+ Ceux qu'ils exproprient parce qu'ils prenaient l'emprise, ils ont dit: *Bien, eux autres X ils ont dit X l'impact est faible parce qu'on les paye puis on les dédommage.+ C'est vrai pour eux autres, mais il y a certaines personnes qu'on ne touche pas, on ne prend pas de terrain, on ne fait rien. On passe devant eux autres, puis on les enclave d'une certaine façon, puis on dit: *Là, arrangez-vous.+

Puis moi, je vais vous dire une chose, qu'ils ne viennent pas me dire, quand on dit, là: *Pendant les travaux, soyez sans crainte, puis ça va circuler là. Vous allez voir, ça va circuler.+ Écoutez, promenez-vous sur la 132, il y a tellement de trafic local qui passe, ils passent leur temps à nous le dire qu'on a du trafic. On a des gens... il y a beaucoup de population à Saint-Constant, à Sainte-Catherine, Delson. C'est le trafic qui passe chez nous. Puis quand ils vont tout nous amener ça, en plus, là, dans une voie de desserte, là, pendant qu'ils vont creuser sur la 132, ça va être l'enfer, l'enfer total. Puis moi, ça, je ne crois pas ces gens-là.

795 Il y a une personne, à un moment donné, qui a dit: *Bien, nous, les gens d'affaires.+
Je peux le dire, là, les gens d'affaires, j'ai appelé le président, un monsieur: *Ah! X il dit X il
n'y a pas de problème, ils nous ont assuré que la circulation se ferait très bien.+

Moi, je suis allé à Trois-Rivières, à un moment donné, sur l'autoroute 40, l'été passé ou
l'été d'avant. Il y avait des petits travaux qui se faisaient l'autre bord de Repentigny, puis j'ai
800 perdu une heure là-dessus. Ça fait que imaginez-vous quand on va être rendu là-dedans.

Tous ces points-là, s'il y a des gens qui sont responsables au gouvernement, prennent
le temps de regarder tout l'impact négatif sur les humains, sur le milieu humain, bien, ils ne
peuvent pas faire autrement que de dire: *Écoutez, nous autres, votre projet, ça ne passe pas,
805 puis on va faire passer votre autoroute sur le tracé sud.+ Puis encore une fois, madame, il faut
regarder aussi les impacts. Il y a des impacts qu'il va y avoir sur le tracé sud mais ils sont moins
négatifs que sur le tracé nord.

LA PRÉSIDENTE :

810 Merci de votre témoignage.

M. GILLES PÉPIN :

815 C'est moi qui vous remercie, madame la présidente, monsieur Paré. Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

820 Nous invitons maintenant la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield et le Syndicat
de l'UPA de Saint-Rémi.

M. GUY HÉBERT :

825 Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

830

M. GUY HÉBERT :

Permettez-moi de nous présenter. À mon extrême gauche, monsieur René Lefebvre, producteur laitier, demeurant à Saint-Constant. À mes côtés, monsieur Louis Beauclair, directeur de l'aménagement du territoire à la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield. Et, Guy Hébert, président du Syndicat de base, producteur laitier à Saint-Constant, demeurant tout près du corridor sud.

Je vais demander à monsieur Beauclair de faire la lecture du mémoire.

M. LOUIS BEAUCLAIR :

C'est avec plaisir que le Syndicat de l'UPA de Saint-Rémi et la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield donne conjointement suite à l'opportunité offerte d'émettre leur point de vue relativement au projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DU MÉMOIRE)

Nous vous remercions pour le temps alloué.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci, messieurs. J'aimerais vous amener à une des considérations que vous faites valoir en faveur de l'option nord. Vous dites que l'utilisation du corridor 132 permet d'envisager la combinaison de deux objectifs, à savoir la desserte locale et de transit et ce, par l'optimisation de la route 132 et la construction de l'autoroute 30. J'aimerais ça que vous développiez un petit peu votre point de vue sur ce que vous appelez l'optimisation de la route 132 combinée à la construction de l'autoroute 30.

M. LOUIS BEAUCLAIR :

Tout en n'étant pas des experts, il est très clair, puis il a été démontré lors de la première série d'audiences, que l'option sud serait une option qu'on pourrait qualifier optimale pour ce qui concerne le trafic de transit. En ce qui concerne la desserte de la population au niveau local, il y a de très forts doutes qu'on devrait, à ce moment-là, revoir toute la géométrie, tout l'emplacement des accès à l'autoroute 30 parce que, à toutes fins pratiques, la population locale, il a été démontré qu'effectivement, actuellement, c'est en grande partie on s'oriente vers Montréal.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Pour ce qui concerne maintenant votre analyse de l'option sud, j'aimerais vous entendre sur votre affirmation à l'effet que le tracé sud ne correspond pas à la définition d'un tracé de moindre impact, en particulier parce qu'il ne comporte aucune mesure de mitigation adéquate relativement à l'impact sur les entreprises agricoles concernées, puis en particulier parce qu'il y a peu de possibilités pour les entreprises touchées de refaire leur situation foncière et de recréer leur capacité et leur potentiel de production.

Est-ce à dire qu'il n'y a aucune terre en disponibilité, dans l'hypothèse où quelqu'un serait touché dans le sud?

M. LOUIS BEAUCLAIR :

La situation, je pourrais – puis peut-être que mes partenaires pourraient poursuivre – la situation, actuellement, c'est que c'est très clair que les sols à potentiel de production dans la région métropolitaine, s'ils ont subi la concurrence par rapport à certaines activités autres que agricoles, il est très clair que, actuellement, elles sont excessivement très chères, d'une part.

D'autre part, également, ce qui se produit, c'est qu'il y a beaucoup d'entreprises qui veulent se les approprier. Soustraire une certaine superficie à une entreprise équivaut à la déstabiliser sur le plan foncier, sur le plan économique, à remettre sa survie en cause, à toutes fins pratiques.

Il est erroné d'énoncer que de soustraire 10, 15, 20 % des acrages à une entreprise laisse une partie résiduelle à partir de laquelle on pourrait poursuivre les activités. Pour pouvoir exercer la concurrence du marché, pour produire de façon efficace et rentable actuellement, il est clair qu'on est dans une ère de consolidation et non pas de déstabilisation. Ce qui veut dire à toutes fins pratiques, on demeure convaincu que ça veut dire que c'est la mort à court échéance pour les entreprises qui seraient visées.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Avez-vous un complément, monsieur Hébert?

M. GUY HÉBERT :

915 Bien, vous avez mentionné tantôt de refaire la situation foncière. C'est impossible dans les alentours, à moins de s'éloigner à des kilomètres de la région de Saint-Constant. Même assez loin que c'est quasiment impossible de s'y rendre.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

920 D'accord. Finalement, mon dernier point, parce que vous savez, évidemment, qu'on examine actuellement un projet à l'égard duquel il y a deux options. Si l'autoroute devait, malgré tout, passer dans le sud, quelles mesures, quel genre de considérations ou de conditions devraient être prises en compte, devraient être établies -- et là, je vous demande de faire appel entre autres à ce qui caractérise le reste de la 30, qui passe tout de même en territoire agricole, 925 grosso modo, entre Saint-Hubert et Sorel, et également le tracé qui irait de Châteauguay à Vaudreuil, qui passerait aussi en grande partie, semble-t-il, dans des terres agricoles. Quand c'est inévitable, est-ce qu'il y a des conditions particulières auxquelles on peut assujettir le projet, à ce moment-là?

930 **M. LOUIS BEAUCLAIR :**

Il est très clair, puis je pense que c'est la position de l'organisation chez nous, nous allons hors de la 132, la position de l'organisme chez nous, c'est qu'il n'existe pas de tracé. Le tracé qu'on nous a présenté actuellement, on considère être simplement, on a déroulé d'un trait 935 une option pour s'adresser et présenter le dossier au niveau du Bureau d'audiences publiques. Le tracé, qu'on pourrait appeler le tracé sud, n'est pas un tracé sur lequel nous avons été consultés. Nous n'avons pas été consultés de façon réelle sur ce tracé-là.

940 On considère que s'il fallait laisser le corridor de la 132, en ce qui concerne l'Union des producteurs agricoles, c'est très certainement pas au sud de Saint-Constant que nous allons appuyer une option.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

945 Je vous entends bien là-dessus mais j'aurais aimé que vous nous parliez des conditions qui ont été négociées entre Châteauguay et Vaudreuil.

M. LOUIS BEAUCLAIR :

950 En ce qui concerne les conditions qui ont été négociées entre Châteauguay et Vaudreuil, j'étais de ces... on a le plus possible tenté d'utiliser des secteurs qui étaient des secteurs, si on veut, à plus faible potentiel. Je pense entre autres à un secteur où ce qu'on appelle l'ancien canal de Beauharnois, qui va de Melocheville à Saint-Timothée, qui est un secteur, un point, ce que j'estime, moi, être un point d'intérêt pour la localisation d'une autoroute parce qu'il s'agit

955 d'un secteur que, quoiqu'il soit zoné agricole, c'est un canal qui a été rempli avec toutes sortes de débris, pierre, etc., qui ne peut pas être mis en exploitation.

Bon, ce qu'on a fait, il est clair, c'est qu'on a tenté d'un point à l'autre d'identifier des secteurs de moindre impact sur l'agriculture et de trouver des alternatives à ce qu'on puisse
960 rallier ces différents points-là.

Par la suite, il est clair que ça comporte des impacts. On a tenté, de façon très précise, de façon très ponctuelle, d'identifier des alternatives ou des solutions aux impacts que le corridor pouvait créer.

Pour ce qui concerne le secteur de la 132, il est une évidence même, pour qui que ce soit qui a déjà pris l'autoroute, la route, la 30, il est une évidence même que rendu au viaduc de la 15, l'autoroute, elle se doit d'être poursuivie. Le tracé au sud, nous, quant à nous, ce n'est pas un tracé qu'on pourrait facilement, dont on pourrait facilement pondérer les impacts.

Un premier impact, puis je pense que vous serez d'accord avec nous, c'est qu'il s'agit... une autoroute, généralement, représente ce qu'on pourrait appeler une frontière assez forte quant à la démarcation entre le territoire agricole et le territoire urbain. Si on veut être sûr dans la situation actuellement au niveau du tracé sud, pour quiconque est un tant soit peu impliqué dans
975 ce domaine-là...

Puis d'ailleurs, il y a eu des interventions en première partie des audiences, je me rappelle entre autres l'intervention de l'évaluateur Pierre Fortin qui, je crois, a déjà travaillé pour le ministère des Transports mais qui détient, je pense, une trentaine d'années d'expertise en
980 matière d'évaluation et d'identification des impacts au niveau du territoire où il considère que, effectivement, c'est la reprise, localiser un tracé là, de la pression urbaine sur le secteur qui serait enclavé.

Ça fait que, quant à nous, on ne peut pas considérer ce tracé-là comme étant un tracé acceptable, alors qu'on sait fort bien que ce dont on parle, c'est l'emprise, la perte nette au
985 niveau de l'emprise et, éventuellement, à moyen et long termes, la perte nette des espaces qui seraient enclavés entre l'autoroute et la ville.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

990 D'accord.

M. LOUIS BEAUCLAIR :

Il ne s'agit pas d'un tracé dont il serait facile d'amoindrir les impacts. Nous, en ce qui nous concerne, nous considérons que, effectivement, il faut reprendre à zéro les travaux, parce qu'on considère que l'option sud n'a jamais été une option... premièrement, elle n'est pas issue d'une analyse très exhaustive du territoire. Ça a été présenté comme étant le corridor de la 132. À défaut, on s'en va au sud de la Ville de Saint-Constant et de Delson. Et je pense que ce sont les critères qui ont permis d'établir le tracé.

Puis il est très clair que, quant à nous, ce n'est pas un tracé sur lequel on pourrait facilement agir pour permettre d'anticiper qu'à long terme, on se permette de dire qu'on puisse réduire ou, du moins, garantir que les impacts en termes d'étalement urbain, on ne les connaîtrait pas.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Ce que je vous entends dire, monsieur Beauclair – vous me corrigerez si je me trompe – c'est que quel que soit l'endroit où on plante une route, si, en l'occurrence, c'est en territoire agricole, ça ne peut pas être juste le ministère des Transports qui le fait en fonction de ses paramètres. À ce moment-là, il y a une évaluation exhaustive de la problématique.

M. LOUIS BEAUCLAIR :

Absolument. Moi, je peux vous dire que le tracé qui fait consensus actuellement, si on veut, de Châteauguay à Vaudreuil, c'est un tracé qui est issu d'une concertation de l'ensemble des intervenants, que ce soit au niveau des MRC concernées, des municipalités, de l'Union des producteurs agricoles, puis c'est un tracé qui est issu de plusieurs années, je pense, de travaux et d'échanges qui ont permis, je pense, d'identifier le tracé de moindre impact, puis d'être en mesure d'identifier un certain nombre de mesures de mitigation qui puissent permettre de réduire à leur minimum les impacts qu'il confère au territoire, parce qu'il est très clair qu'il en subsiste. Le tracé sud n'a pas, mais pas du tout, ce type de caractère-là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Ça répond à mes questions.

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre témoignage.

1035 **M. LOUIS BEAUCLAIR :**

Merci.

1040 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous invitons maintenant monsieur Réjean Girard.

1045 **M. RÉJEAN GIRARD :**

Bonsoir, madame. Bonsoir, monsieur.

1050 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

1055 **M. RÉJEAN GIRARD :**

J'ai intitulé ce mémoire: L'autoroute 30 via la 132 versus le boulevard Marie-Victorin.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1060 J'ai ici le croquis tracé par les ingénieurs du ministère, qui montre bien que Marie-Victorin va devenir la voie de contournement par excellence lorsque la 30 sera construite sur la 132.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1065 J'ai fait un autre petit croquis montrant la 132, ensuite le boulevard Marie-Victorin dans toute sa longueur et les rues transversales qui partent de la 132 et qui vont sur Marie-Victorin. Il y en a 7 et puis elles ont, à peu près, une distance d'à peu près de 1 kilomètre à 1.3 kilomètre. Ce sont la rue Centrale, la rue Union, la rue Brébeuf, Des Écluses, Jogues, Principale, Saint-François-Xavier. Ce sont toutes des rues qui partent de la 132, qui s'en vont sur Marie-Victorin. Alors, c'est très facile pour les gens de voyager entre la 132 et Marie-Victorin.

1070 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1075 Maintenant, j'aurais un petit ajout, je vous l'ai mentionné. C'est que c'est mon épouse qui a sorti ça du grenier, un vieux *Reffet* datant du 13 mai 90. Parce que durant les séances d'audience, les promoteurs du ministère nous disaient tout le temps que les autorités locales étaient en faveur du tracé nord, pas de problème.

Bon, moi, je peux affirmer, là, ce soir, la mairesse de la Côte Sainte-Catherine, madame Jocelyne Bates, affirmait à la télévision de Radio-Canada l'année passée X il y a des

1080 témoins dans la salle qui peuvent le prouver X qu'elle était totalement en accord avec le tracé sud pour le bien de ses électeurs, disait-elle, et nous savons que c'est Côte Sainte-Catherine qui serait le plus pénalisée avec l'autoroute 30 sur la 132.

1085 Et en 90, monsieur Georges Gagné, maire de Delson, pendant qu'il était préfet de la MRC Roussillon, faisait passer une résolution par son conseil de ville en faveur du tracé sud, en 90, dans les terres. Il disait qu'il ne voulait pas nuire aux commerces établis sur la 132. C'est encore pareil aujourd'hui. Il ajoutait: *La construction de l'autoroute 30 sur la route 132 viendrait scinder en deux la municipalité.+ C'est encore les mêmes raisons aujourd'hui.

1090 Et si j'ai le temps, est-ce que je peux vous lire l'article sur le journal?

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être nous présenter les points les plus importants.

1095 **M. RÉJEAN GIRARD :**

Les plus importants, d'accord. Alors, l'article s'introduit comme suit:

1100 **Delson s'objecte à la construction de l'autoroute 30 sur la 132. La Municipalité de Delson a pris tout le monde par surprise, la semaine dernière, en annonçant son intention de s'objecter à ce que la future autoroute 30 soit construite sur l'actuelle 132.+*

X écrit par Normand Laberge, journaliste X

1105 **Pour une surprise, c'est une surprise. On se rappellera qu'il y a deux ans, les maires de la région avaient changé leur fusil d'épaule à l'idée de construire la future autoroute 30 derrière les terres agricoles, tel que proposé dans leur schéma d'aménagement...+*

X ils l'avaient déjà mis dans leur schéma, ça X

1110 **... pour favoriser plutôt le tronçon préconisé par le ministère des Transports, soit construire la future autoroute sur la 132. À l'époque, ne voulant pas nuire au dossier et surtout pour ne pas retarder la conception de l'autoroute, les maires s'étaient pliés à la demande du ministère. Mais voilà, le ministère a annoncé récemment qu'il retarderait le projet de quelques années.+*

X mais là, ça fait douze ans, là X

1115 **Devant cet état de fait et à la demande d'un groupe de citoyens, les membres du Conseil de Delson ont donc décidé unanimement de reconsidérer leur position concernant cet important dossier.*

1120 *Rejoint à l'hôtel de ville, le maire de Delson a expliqué que la route 132 n'est plus l'artère routière qu'elle était, il y a dix ans. Plusieurs entreprises et commerces se sont établis au fil des ans le long de cette route, avec le résultat qu'aujourd'hui la route 132 est considérée comme l'une des principales artères commerciales de la région.*

*Il n'a jamais été l'intention de la Municipalité de Delson de nuire au dossier de l'autoroute.
"Mais comme ce dossier a été relayé aux calendes grecques...+*

X c'est peut-être vrai dans ce temps-là X

**... le Conseil municipal ne voit pas pourquoi il appuierait un projet qui ne cesse de traîner en longueur" a indiqué monsieur Gagné, tout en précisant qu'il en va de la survie aussi des commerces locaux.*

La Municipalité de Delson est d'autant plus en désaccord avec l'idée de construire l'autoroute 30 sur la 132 que cette artère viendrait scinder en deux sa municipalité. +

X les mêmes raisons qu'on a aujourd'hui X

**Chose certaine, en optant maintenant pour une autoroute derrière les terres agricoles, tel que proposé dans le schéma d'aménagement...+*

X de la Municipalité de Roussillon X

**... la Municipalité de Delson vient ainsi appuyer les dires de la Chambre de commerce du triangle...+*

X probablement qui n'existe plus aujourd'hui X

**... qui, à l'époque, favorisait la construction d'un futur boulevard Taschereau sur la 132. +*

Et c'est tout, madame. Je vous remercie beaucoup.

Il y a quelque chose qui m'a frappé en fin de semaine. Dans un grand quotidien de Montréal, *Le Devoir* pour ne pas le nommer, l'éditorialiste Jean-Robert Sansfaçon, tout en remerciant le BAPE d'avoir pris la bonne décision à propos de la rue Notre-Dame à Montréal, que le BAPE avait conseillé de faire un boulevard urbain et monsieur Sansfaçon était bien d'accord avec ça, et lui, il dit: c'est un bon choix parce qu'un boulevard urbain, on peut toujours l'élargir; on peut le changer un peu de place; on peut mettre du transport en commun au milieu.

On peut faire beaucoup de choses. Tandis qu'il y a des genres de construction de route que c'est impossible de faire quoi que ce soit. Il donnait comme exemple le boulevard Métropolitain, boulevard Décarie. Il donnait comme exemple toute route encaissée ou en tranchée. Il disait: **Ces routes-là, ce sont des constructions irréversibles.+ Ça, c'est le mot que j'ai bien aimé, *irréversibles+.*

Alors si, sur la 132, on construit cette autoroute en tranchée, ce sera une autoroute irréversible pour longtemps. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1160

Non, s'il vous plaît, j'ai demandé de s'abstenir d'appuyer ou de faire quelque commentaire que ce soit lors des présentations.

1165

Monsieur, pouvez-vous rester un petit peu avec nous?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Girard?

1170

M. RÉJEAN GIRARD :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1175

Justement, vous avez terminé votre présentation en nous parlant de transport en commun. Pourriez-vous nous dire quelle est votre vision du développement du transport en commun pour la région ici?

1180

M. RÉJEAN GIRARD :

1185

Bien, moi, hier, je n'ai pas trop apprécié la CIT X c'est ça, le transport intermunicipal X disant qu'en faisant le tracé sud, ça nuirait presque à leur transport, eux autres. Moi, je pense que c'est le contraire plutôt. En faisant le tracé nord, c'est là que ça va nuire le plus aux commerces; c'est là que ça va nuire le plus à leur transport. Ils apportaient comme raison que quand ils font un bout sur la 30, ça va aller plus vite que de faire un bout sur la 132, qu'ils arriveraient deux minutes plus vite au métro de Longueuil.

1190

Mon idée, je n'ai pas tellement, là... je ne suis pas un spécialiste là-dedans, puis mon mémoire ne se rapporte pas tellement au transport en commun. Moi, je suis pour le transport en commun, c'est sûr. Il y a les autobus. Il y a un train, là, qui vient de s'installer. Et c'est sûr, je ne sais pas, pour inciter les gens, il faudrait peut-être faire plus d'annonces, je pense, dans les journaux, à la radio, faire plus d'annonces pour inciter les gens à laisser leur automobile dans les stationnements incitatifs pour prendre le transport en commun. Moi, je vois plutôt faire beaucoup d'annonces.

1195

Je ne vois pas, à part de ça là, je ne vois pas quelle sorte de plan que je pourrais sortir.

1200 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Monsieur Girard, vous dites à un moment donné, parce qu'il y a une grande partie de votre mémoire qui porte sur la situation particulière de...

1205 **M. RÉJEAN GIRARD :**

Marie-Victorin.

1210 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

De Marie-Victorin. Vous dites:

Advenant un simple accrochage, suivi d'un commencement d'embouteillage, les conducteurs se dirigeraient vers Marie-Victorin.

1215 Au moment où on se parle, quand il y a des ralentissements ou des bouchons sur la 132, est-ce que c'est ce qui se passe?

1220 **M. RÉJEAN GIRARD :**

Oui. Moi, ça fait 33 ans que nous demeurons sur Marie-Victorin et on le sait, nous autres, s'il arrive un pépin assez important sur la 132, on s'en aperçoit; il y a une augmentation de trafic sur Marie-Victorin. Et ça se comprend, il n'y a pas d'autres ponts là. Je le répète, il y a un pont sur la 132 et il y a un pont sur Marie-Victorin. Si tu ne passes pas là, tu vas passer là, c'est tout. C'est aussi simple que ça. Ça prendrait un autre pont. Mais avec la 30, là, il va y avoir un autre pont si la 30 se fait au sud. Là, ça va probablement aider.

1230 Je parlais aussi que le trafic diminuerait sur la 132. Ça, c'est vrai ça. Je ne sais pas si je peux vous dire ça ici, mais j'ai fait un... je me suis amusé, à un moment donné, un matin. Je me suis mis à la limite de Caughnawaga et puis j'ai suivi quelques *trucks*. J'en ai suivi 20 en réalité à intervalles différents. Et puis le résultat a été ceci: il y a 6 camions qui avaient affaire dans le bout, qui ont arrêté soit à Côte Sainte-Catherine, à Candiac ou à Delson, puis 14 camions qui ont passé tout droit, direct sur la 30 ou sur la 15.

1235 Alors, eux autres, ces 14 camions-là, si la 30 est faite, ils vont la prendre tout de suite la 30 à Caughnawaga, puis ça va dégager beaucoup. C'est pour ça que... c'est dans ce sens-là que j'ai dit que le trafic sur la 132 diminuerait.

1240 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Mon autre question, toujours pour Marie-Victorin, est-ce que, à votre connaissance, ou soit à l'initiative des citoyens ou des autorités municipales, on a essayé des mesures pour apaiser les problèmes actuels de Marie-Victorin?

1245 **M. RÉJEAN GIRARD :**

Bien, on a mis beaucoup... on a mis des arrêts. À un moment donné, on a mis des 30 kilomètres/heure, puis pas toujours respecté d'ailleurs. La police est assez sévère. De toute façon, là-dessus, il faut lui donner, la police est assez sévère sur Marie-Victorin. Je pense que c'est plutôt les *stop*, en mettant des arrêts, en voulant décourager les gens. Vu qu'il y a beaucoup d'arrêts, bien, les gens vont prendre la 132, ne prendront pas Marie-Victorin.

1255 Parce qu'il faut dire aussi que Marie-Victorin, c'est un raccourci entre la 15 qui débute et la 132. C'est un raccourci, ça. Alors, là, les gens sont bien portés à prendre ça. Mais le seul avantage qu'on a eu de la Ville de Candiac, c'est qu'ils ont mis plus d'arrêts pour décourager le monde, là, pour le moment.

1260 On a fait bien des représentations. Moi, ça fait, moi, depuis 73 que je fais des représentations contre le trafic sur Marie-Victorin. C'est vrai que je ne suis pas jeune non plus, là, mais j'écris des lettres, puis...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1265 D'accord. Merci, monsieur Girard.

M. RÉJEAN GIRARD :

1270 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. On prend une pause de 15 minutes.

1275 (SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1280 **LA PRÉSIDENTE :**

Je répète que nous en sommes à la troisième séance consacrée à l'expression des opinions. Demain, nous avons aussi une séance en après-midi, à 13 h 30. Et la dernière séance est demain soir, à la même heure que ce soir.

1285

Nous reprenons d'abord avec l'exercice du droit de rectification. Alors, une personne s'est inscrite. Monsieur Réjean Beaulieu, s'il vous plaît.

1290

M. RÉJEAN BEAULIEU :

Alors, deux choses. La première pour dire que le ministère des Transports pourra apporter des rectifications par écrit aux mémoires qui ont été déposés.

1295

Et deuxième chose, pour m'autorectifier et dire que dans le document DA-24, que le ministère a déjà déposé, un véhicule lourd représente l'équivalent de 20 voitures en termes de bruit.

LA PRÉSIDENTE :

1300

Justement, nous avons besoin de ce rectificatif-là. On avait déjà entendu ça en première partie, mais les gens veulent savoir qu'est-ce que ça représente un camion, en termes équivalent auto, pour les émissions atmosphériques. Même si on n'a pas vu de données à cet effet-là dans l'étude d'impact X en tout cas, moi, je n'ai pas de mémoire d'avoir vu ça X mais cependant, est-ce que ce serait possible de vérifier?

1305

Parce que vous avez fait quand même un modèle prédisant les émissions atmosphériques, alors sûrement qu'il y a de l'information qui existe, puisque le modèle a transmis un estimé de ce que seraient les émissions, tenant compte du camionnage.

1310 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

D'accord. Alors, nous allons faire les recherches et je crois que demain après-midi, on pourra statuer où on en est rendu dans nos recherches d'information sur ce point-là en particulier.

1315

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

1320

Alors, nous invitons maintenant l'Éveil culturel de Candiac.

Mme THÉRÈSE GIRARD :

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

Mme THÉRÈSE GIRARD :

Bonsoir, monsieur Paré. L'Éveil culturel a été fondé à Candiac en 1980 pour la protection du patrimoine et aussi pour promouvoir la culture.

Je suis assez connue dans les médias comme la dame aux oiseaux, mais je ne viens pas uniquement pour ça ce soir. Je viens ici comme résidente de Candiac depuis 1969. J'étais née en Beauce. J'ai passé par Outremont et j'ai échoué à Candiac.

Je trouvais ça très, très beau le fleuve mais, à un moment donné, avant qu'on construise l'usine d'épuration, il y avait beaucoup de détritus dans le fleuve. Alors, je suis allée un petit peu plus loin. Les trois rivières que vous vous apprêtez à traverser, qui est la rivière la Tortue, la rivière Saint-Régis et la rivière Saint-Pierre, sont des gros affluents du fleuve. Je me suis rendu compte qu'en restant à l'embouchure de la Tortue, je recevais tout ça chez moi. Alors, on a bâti ces usines-là, ça a fait un peu de bien.

Mais avant toute chose, avant de construire une infrastructure dans des zones inondables et où les usines... actuellement, nous fournissons l'eau de Candiac pour les quatre municipalités. Mais je pense qu'il en manquerait de l'eau si on continue avec l'étalement urbain. C'est bien dommage pour les fermes. Ça, je suis consciente parce que je suis très ancrée sur l'environnement. Maintenant, l'usine d'épuration, elle ne fournit à peu près pas maintenant.

Donc, moi, l'Éveil culturel s'est prononcé en faveur du tracé sud parce que, dans notre petite tête à nous autres, on pense que ça va créer une barrière une fois pour toutes à l'étalement urbain. Parce que je pense que la plupart du temps, si on construit des routes et des ponts, il y aura toujours plus de voitures, puis il n'y aura jamais assez de ponts qui va suffire la Rive-Sud. Je pense qu'on devrait laisser notre place à la Rive-Nord ou aller un peu plus loin où ça ne dérange pas.

Nous, ici, nous sommes situés dans la Seigneurie de La Prairie de La Magdeleine. Les petites villes, ici, sont tributaires de la première ville qui a été construite, c'est-à-dire c'était probablement une bourgade. La Ville de La Prairie était la Seigneurie de La Prairie de la Magdeleine, qui a été ouverte en 1667. Il y en avait eu une avant mais ça n'avait jamais été habité. En 1667, les premiers censitaires sont arrivés, puis on a commencé à distribuer les terres.

1370

Alors, lorsqu'on a commencé à habiter ici, comme de raison, à cette époque-là, il n'y avait pas de route. Même le chemin du Roi n'était pas bâti encore. En passant, le chemin du Roi, il passe ici devant l'hôtel, parce qu'ils étaient toujours construits en haut des hautes eaux. Puis c'était un chemin de deux perches de large et qui était entretenu par les censitaires. Parce qu'ils étaient propriétaires de leur lopin de terre et du chemin aussi et ils devaient l'entretenir, mettre des toises de roches par année.

1375

Et à ce moment-là, on respectait beaucoup les cours d'eau. Il y a à peu près 400 cours d'eau dans notre région. J'ai étudié les trois siècles et les cours d'eau étaient les choses les principales pour la vie des gens. Alors, on longeait les... on voyageait, il n'y avait pas de pont. Le pont Victoria a été bâti il y a très longtemps, mais pour l'époque. Ils ont été deux siècles sans pont. On traversait, l'été, en bateau et, l'hiver, sur des chemins de glace. Alors, les gens ont très bien vécu.

1380

Parce que La Prairie, en 1846, juste un peu après la construction du pont Victoria... en passant, le pont Victoria, c'était un pont couvert et seulement les trains passaient. Mais ils se sont fait jouer un *mosus* de tour, toutes les marchandises qui arrivaient des États-Unis ont passé tout droit sur le pont, puis elles sont tombées sur le cul à La Prairie. Puis qu'est-ce qui ne les a pas aidés, c'est que le feu a passé la même année. À ce moment-là, les trains ont tous passé sur le pont et puis là, ça a commencé l'étalement urbain et c'est allé à Montréal.

1385

1390

Et puis quand on a... il y a eu un renversement d'étalement urbain en mil neuf cent... dans les années 50, on a bâti tous les ponts, à ce moment-là, le pont Mercier, le pont Champlain. Là, ça a été un renversement d'étalement urbain. Ça a vidé Montréal de tout son potentiel. Aujourd'hui, il faudrait mettre une barrière une fois pour toutes. Nous, l'Éveil culturel, on pense que ça peut être une barrière.

1395

Et puis il y a une autre chose aussi... là, je veux regarder qu'est-ce que... parce que je ne veux pas répéter ce que tout le monde ont dit. Alors, j'ai dit: *Je vais apporter du neuf.+ Je m'excuse si c'est un petit peu à bâton rompu parce que je viens de le faire moi-même, là. Alors, je vais regarder si j'ai mis les choses que j'ai oubliées à part de ça. Parce que je ne veux pas prendre tout le temps de la population, surtout avec ma voix qui est rauque.

1400

LA PRÉSIDENTE :

Sentez-vous à l'aise, on est là pour vous écouter.

Mme THÉRÈSE GIRARD :

1405

Oui. Là, moi, je me dis... là, je vous ai fait un cours d'histoire. Tous ces gens-là qui ont habité La Prairie depuis trois siècles, il en reste encore. Mais il y en a une nouvelle population qui est arrivée. Et les gens d'avant ont très souffert de la construction de la voie maritime. Et je pense qu'il faut arriver, à un moment donné, dans les plus gros maux, on prend le moindre. Les gens de Sainte-Catherine et de toute la rive ont été très...

1410

Premièrement, ils ont perdu la jouissance de leurs berges naturelles, parce que maintenant ce n'est plus naturel. Le bassin La Prairie, il n'y a plus de courant. Alors, les messieurs du transport m'ont dit: *On va envoyer ça dans les rivières. On va pomper, pomper, puis on envoie ça dans les rivières.+ Mais la rivière, elle, elle va se jeter dans le bassin, puis le bassin, ça ne marche plus, il ne sort pas l'eau. On est pris dans un cul-de-sac. Là, c'est glacé, mais si vous étiez venus pendant l'été, vous auriez pu voir qu'il n'y a pratiquement pas de courant.

1415

Là, il y a une autre chose que j'avais oubliée. Oui, le creusage. Nous sommes situés dans des zones inondables. Alors, faire un creusage si creux, je pense que ça pourrait réveiller, premièrement, les terrains pollués. Et deuxièmement, ça pourrait aussi, si on fait des recherches, assécher l'eau des terres en amont. Parce que comme on vous l'a dit ce soir, les terres sont cultivées, elles sont très bonnes.

1420

Parce que j'ai vu une émission dernièrement. On a fait des représailles parce que des compagnies qui s'installent, ils achètent des fermes puis ils pompent l'eau pour l'embouteiller, puis les fermiers n'avaient plus d'eau dans leurs puits. Donc, moi, j'ai pensé que je pouvais l'ajouter. C'est une autre question. Je ne peux pas y répondre. Oui, on n'a pas assez parlé des berges de nos cours d'eau.

1425

La MRC de Roussillon a vu le jour dans les années 80. Mon mari était échevin à ce moment-là, puis je ramassais toutes les pochettes de presse et je lisais tout ça de A à Z. Et j'assistais aux colloques. J'ai assisté au premier colloque sur la *Loi 125* et la *Loi 90* sur l'environnement, et je pensais que c'était pour nous aider du côté environnement. Maintenant, je commence à penser qu'il faut faire des gros compromis parce qu'il nous en reste juste des petits bouts d'environnement.

1435

Oui, je pense qu'il faudrait revoir le schéma d'aménagement. Ça, c'est très important. Parce que nos politiciens, ils peuvent décider, mais je pense qu'on est rendu à... la population est adulte et je pense qu'ils ont du gros bon sens.

1440

Pour avoir fait une trentaine d'émissions de télévision, puis avoir reçu 20 000 personnes à ma porte, élèves du primaire et les gens de l'Âge d'or dans des voyages organisés... en fait, j'ai vu à l'audience ou je ne sais pas où j'ai lu ça, qu'il n'y avait pas de touristes ici. Je regrette, l'histoire s'est passé le long du fleuve et c'est très riche. On avait le chemin du Roi, on a eu le

1445

chemin de Macadam, premier bitumineux en Amérique du Nord, on a eu Montréal Malone. On a eu la 9C; maintenant, on va avoir la 30.

1450 Alors, je vous remercie. Je pense que c'est suffisant pour moi.

LA PRÉSIDENTE :

1455 Oui, restez avec nous.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1460 Je voulais tout simplement vous demander, madame Girard, vous avez soulevé la question de l'étalement urbain, donc de la croissance de la population...

Mme THÉRÈSE GIRARD :

1465 Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1470 ... une des hypothèses que vous soulevez, c'est qu'en construisant l'autoroute 30 au sud, ça constituerait une barrière à l'urbanisation. D'accord?

Mme THÉRÈSE GIRARD :

1475 Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1480 Ce que je voulais vous demander aussi, vous avez parlé du schéma d'aménagement, qui est censé être l'expression de la volonté politique mais après une consultation sur l'avenir d'un territoire, d'accord, pour un certain nombre d'années.

Mme THÉRÈSE GIRARD :

1485 Oui, oui, oui. Ici, nous sommes toujours mal placés. On est toujours dans la queue d'un comté ou la queue de l'autre. Alors, ça va mal. On ne sait pas si on va être à Châteauguay ou si on va être dans La Prairie. Donc, les politiciens, pendant ce temps-là, ils se tassent sur le bord qu'on n'est pas.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1490 Mais parlons du schéma de la MRC Roussillon, parce que ça...

Mme THÉRÈSE GIRARD :

1495 Oui, ça, c'est fait en vase clos à la MRC. Je le sais, mon mari a été échevin. Donc, il faudrait que la population soit consultée. On est capable de répondre, je pense. C'est en petit vase clos à la MRC. Est-ce qu'il y a quelqu'un dans la salle qui y est déjà allé? Moi, j'y suis allée, on était trois.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1500 Est-ce que c'est pensable à l'intérieur d'une MRC ou d'un schéma de dire: bon, maintenant, on a connu suffisamment de croissance, si on avait des augmentations de population, ça risquerait de mettre en péril nos ressources ou nos rivières ou nos approvisionnements en eau?

1505 **Mme THÉRÈSE GIRARD :**

L'usine d'épuration, l'usine de filtration.

1510 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Est-ce que c'est pensable un objectif, selon vous, de dire: bien, il ne faudrait plus que la population continue à croître comme elle a crû et que, par conséquent, on n'ouvre plus de terrains à l'urbanisation?

1515 **Mme THÉRÈSE GIRARD :**

Je pense que oui. Tous ceux qui s'y prêtent, ils font des études. On dit que dans le Québec, on a eu une croissance assez forte. Mais maintenant, ils n'ont plus de bébés et puis on reste stagnant dans le moment, là, à moins que les immigrants viennent nous en faire des bébés. Moi, je suis trop tard là.

1520 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1525 Je vous remercie, madame Girard.

LA PRÉSIDENTE :

1530 Madame Girard, vous nous parlez des berges des rivières, ici, que c'est très important.

Mme THÉRÈSE GIRARD :

1535 Très, très, très important, parce que le milieu de vie de la faune, justement en creusant une tranchée, la faune ne pourra pas circuler. On sait qu'est-ce qui est arrivé aux truites. Ça, c'est moi qui a passé au canal 10 et vous allez voir un peu quelques hirondelles que j'ai.

(PRÉSENTATION D'UNE VIDÉO-CASSETTE)

LA PRÉSIDENTE :

1540 Merci, madame. Merci de votre témoignage.

Nous invitons maintenant le porte-parole de Résidant vert, s'il vous plaît.

1545 **M. RICHARD MAROIS :**

Bonjour, madame la présidente. Bonjour, monsieur Paré. Mon nom est Richard Marois, je suis du groupe Résidant vert.

1550 Le groupe Résidant vert est un organisme à but non lucratif, qui a été fondé en mai 97 par monsieur Pierre Marois, monsieur Daniel Allaire et moi-même. C'est l'intérêt auprès de la faune, de la flore, de l'environnement qui a motivé la création de ce groupe.

1555 La principale mission de Résidant vert est de défendre les citoyens vivant en milieu urbain, qui sont aux prises avec des problèmes environnementaux. Bien que la population soit conscientisée à cette problématique, elle a besoin d'organismes qui l'appuient dans ses revendications et dans la défense de ses droits. Notre intervention se situe à ce niveau.

1560 Lorsque de grandes corporations exploitent des commerces dans notre pays et qu'elles s'installent au détriment de notre patrimoine faunique avec la bénédiction des différents paliers de gouvernement, les citoyens ont le droit d'être outrés. Quand ces mêmes corporations choisissent des terrains contaminés pour s'établir, ils devraient respecter les politiques en environnement et user de transparence auprès des citoyens. Nous sommes les chiens de garde qui voient à ce que les normes soient respectées.

1565 En ce qui a trait au problème de matières résiduelles, nous félicitons l'initiative du gouvernement Landry qui veut éliminer 65 % des déchets domestiques d'ici 2008. Bravo, monsieur Boisclair. Par contre, le manque d'envergure et de vision du gouvernement face au développement du transport en commun nous déçoivent. Les gaz à effet de serre, le gaspillage de nos ressources ou les changements climatiques, la diminution de nos sources d'eau potable, la contamination de nos sols, etc., sont des signes très clairs que notre planète est agressée et menacée de toutes parts.

1570

1575

Notre raison ou mission sociale est d'aider différents groupes à pression à poser des gestes concrets pour la défense de notre environnement, comme ce fut le cas dans le dépôt de notre mémoire et de réflexion sur le trajet de l'autoroute 30.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1580

Lorsque je dis *le tracé sud+, je ne suggère pas nécessairement le trajet sud que l'on voit. Ça peut être un trajet qui a été négocié avec les gens de l'UPA. Je comprends leur désappointement et leur appréhension à ce niveau, d'ailleurs.

1585

Cependant, soyons conscients que celui-ci dépossédera le secteur de terres agricoles intéressantes. Il faut s'assurer qu'aucune sortie ne se fera sur ce trajet. C'est-à-dire qu'il faudrait qu'il n'y ait aucune sortie si l'autoroute se fait au sud, pour pas justement, pour empêcher l'étalement urbain.

1590

Les municipalités ne devront accepter aucun empiétement sur les terres agricoles dans le but d'agrandir leur territoire urbain. Je pense que les municipalités aussi ont leur devoir à faire à ce niveau-là. Un dédommagement auprès de l'UPA et des agriculteurs locaux devra avoir été convenu afin de compenser la perte des terres agricoles les plus fertiles. Un reboisement et des talus amélioreront l'insonorisation et le paysage des résidants vivant à proximité de l'autoroute. Un reboisement des terrains expropriés de la 132 et une amélioration de la route provinciale deviendront aussi une nécessité.

1595

1600

C'est-à-dire que les terrains qui ont été expropriés déjà sur la 132, il y aurait une possibilité justement d'aménager un boulevard urbain très intéressant avec des arbres et tout ça, qui ne ressemblerait pas au boulevard Taschereau, entre autres.

Une piste cyclable et un passage piétonnier seront demandés. Les camions non locaux ne devront pas avoir accès à la route 132.

1605

Vous vous rappelez, dans le cadre des questions, que j'avais souligné le fait qu'il y avait une possibilité d'empêcher les camions, les poids lourds et les camions qui transportaient des choses dangereuses, de les envoyer tous au sud.

1610

Par prudence, on exigera une décontamination au critère A-B de tous les sites contaminés (note 1) X vous avez d'ailleurs une liste à ce niveau-là X afin de prévenir des problèmes de santé auprès des résidants. D'ailleurs, selon nous, les problèmes liés à la contamination n'ont pas bénéficié suffisamment d'attention et pourraient remettre en question le trajet favorisé par le MTQ.

1615

Comme vous avez vu, sur les documents que je vous ai remis sur un nouveau site qu'émet le ministère de l'Environnement, il y a 17 sites, entre autres, qui sont contaminés aux métaux lourds. Et je crois qu'il aurait fallu tenir compte de ça avec beaucoup plus d'attention. J'ai eu l'impression qu'il y a beaucoup de réponses qui ont resté très vagues à ce niveau-là.

1620

Enfin, un comité de réflexion devrait être formé et composé de citoyens des villes concernées, incluant la zone amérindienne. La mission de ce comité serait d'assurer que les promoteurs respectent leurs engagements en cours de route et tentent de trouver des solutions alternatives, s'il y a lieu.

1625

1630

Ce comité de vérification et de réflexion devra analyser si d'autres avenues seraient envisageables et de les communiquer au BAPE d'ici le 31 mai. La raison de ça, c'est que je crois qu'il y a eu un manque de communication entre les parties et il aurait été préférable... ce comité-là, c'est une image que je veux vous donner, du fait qu'il y a eu un manque de communication entre les gens du MTQ et les citoyens, ainsi que les gens du côté du secteur agricole. Il se dessine présentement un affrontement entre les gens d'un endroit et les gens de l'autre endroit, et je trouve ça dommage. Parce que ces gens-là, s'ils avaient été consultés à la base, on ne serait peut-être pas rendu où on est.

1635

Nous croyons donc que la réussite de ce projet dépend d'une grande collaboration entre les parties concernées. Les municipalités et les ministères doivent être à l'écoute et près des citoyens, ce que monsieur Landry disait d'ailleurs. Ceci a fait grandement défaut jusqu'à ce jour, selon nous, dans ce dossier. Les citoyens de ces villes auront à vivre avec les conséquences de ce projet. Donc, ils devraient être les plus importants aux yeux de notre BAPE.

1640

Léguons un héritage sain et en santé avec une flore et une faune riche, sans pollution, à nos petits-enfants.

1645

Au niveau des conséquences des citoyens, une des conséquences qu'on ne souligne pas, je pense que je l'ai vécu ce soir, dans le sens que je parle à des gens du côté du secteur agricole qui se sentent lésés et je parle des gens de l'autre secteur qui se sentent lésés aussi. Et ça, c'est dramatique de voir que des citoyens sont obligés de se confronter parce qu'il y a eu un manque de consultation. Puis je dirais qu'il y a eu un manque de professionnalisme de la part des gens qui ont intervenu là-dessus, c'est-à-dire les promoteurs. Alors, ça, ça a fait défaut. Je pense que les municipalités aussi auraient dû faire leur travail et le ministère.

1650

1655

Le vidéo que vous voyez présentement, il y avait deux petits marais à l'endroit où ils ont construit une grande surface de l'autre côté. C'est un Wal-Mart. L'idée n'est pas de blâmer nécessairement le Wal-Mart. L'intention à la base, ce que j'aurais préféré X ce que vous voyez présentement, c'est une grande aigrette X l'intention, c'est qu'il y aurait peut-être été préférable de la part des gens du commerce de l'autre côté de garder ce patrimoine-là.

1660

Sur les cartes que je vais vous montrer tantôt, vous allez voir qu'il y a des écoulements... mon Dieu! des écoulements, j'ai un blanc. Il y a comme un genre de poche d'eau qui se trouve à cet endroit précis. Et il y a aussi la même poche d'eau qui se retrouve au niveau du marais qui est sur la 30, qui est tout près à Saint-Constant. Et à cause de la déviation de l'autoroute, de la façon qu'ils vont la faire, on va se retrouver avec encore un marais qui va être asséché. On va

se retrouver avec des, je dirais, des aigrettes et des oiseaux en *sleeping bag*. Alors, je trouve ça très dommage.

Ce marais-là a été détruit sans aucune... il n'y a eu aucune précaution de prise. C'est-à-dire que vous avez des photos d'ailleurs que je vous ai remises. Sur les photos, à un moment donné, lorsque j'ai visité, lorsqu'ils détruisaient, lorsqu'ils rasaient le terrain, il y avait une femelle canard noire qui se promenait dans les airs, puis il y avait ses cannetons en bas, puis ils ont été enterrés tout simplement vivants.

L'idée, ce n'est pas de donner une leçon aux gens du Wal-Mart. L'idée, c'est de dire que ces gens-là peut-être se sont trompé. L'idée, c'est de dire que ces gens-là auraient avantage à consulter, entre autres, les groupes environnementaux et les citoyens avant de détruire des choses comme ça. C'est un patrimoine qui s'est de plus en plus... j'entendais, tantôt, un monsieur me dire qu'il y avait des hectares de terres puis que c'était intéressant. Ça aussi, c'est intéressant. Ça aussi, on doit léguer ça à nos générations futures. Puis si on ne le fait pas, je pense que ce n'est pas mieux l'un et l'autre. Puis je voudrais sensibiliser les gens à ce niveau-là.

Maintenant, je pourrais peut-être vous montrer les cartes, les diapositives du marais qui se trouvent sur la 30.

Madame la présidente, ça, c'est des éperviers de Cooper. Dans les documents que je vous ai remis, l'épervier de Cooper, vous voyez ici, c'est en jaune. On ne voit pas bien. Ici, c'est un endroit où l'épervier vient l'été. C'est un des rares endroits. L'épervier ne va pas plus loin. Et si on élimine tranquillement pas vite les marais et les endroits comme on veut éliminer, on risque de ne plus en voir. Puis il est en voie pas d'extinction mais il est vulnérable présentement.

Vous voyez, ici, c'est la ville de Delson. C'est l'endroit approximatif où se trouve la Stella Jones. Lorsque les géologues se sont présentés à nous lors de la période de questions, leur prétention était de dire que l'eau circulait de chaque côté, la nappe phréatique se dirigeait de chaque côté.

Cette carte-là, c'est la carte de Freeze, c'est une carte géologique, que je vais vous remettre d'ailleurs, qui vient de la Polytechnique. La lecture de cette carte-là, je me suis fait interpréter cette carte-là par un géologue de l'Université du Québec à Montréal. Ce professeur-là, lui, ce qu'il dit, c'est qu'il faut suivre ça un peu comme une carte topographique. Donc, la nappe phréatique se dirige vers... ici, vous avez un peu plus... vous avez 60. Là, je ne vois pas bien, excusez. Si vous avez 40, ça se dirige comme ça.

Notre appréhension, au tout début... et il n'y a pas seulement que la Stella Jones, là. L'idée, là, là on m'a parlé de la Stella Jones pendant la période de questions. On a 17 sols, 17 terrains avec des métaux lourds. Juste tout près d'Azimuth, on va faire sauter de la dynamite, on va creuser et il y a du mercure. Et on n'en a pas entendu parler.

1705

Je trouve ça dramatique que ces gens-là nous annoncent un projet creusé, alors que lorsque tu vas creuser, c'est très logique, puis je n'ai pas besoin d'être géologue pour savoir qu'à partir du moment donné où on va faire sauter des choses et on va creuser, le mouvement du sol qui va être tout près va bouger. Ça peut créer des fissures.

1710

Selon le géologue de l'Université du Québec à Montréal X que je vais vous donner la carte, parce que je ne veux pas que tous les journalistes courent après X selon lui, même la contamination qui vient de Mercier, avec le temps, pourrait se rendre jusqu'ici. Alors que le géologue qui s'est présenté ici nous disait que vu que la Stella Jones est à 1 kilomètre de l'endroit... Je ne sais pas c'est qui que je dois croire, moi?

1715

Puis ce n'est pas de dire que je me méfie de l'un ou de l'autre, là. L'idée, c'est qu'en tant que citoyen, comment voulez-vous que je prenne une position précise alors que un me dit: *un petit peu+, puis... c'est dans ça que les citoyens se retrouvent présentement. Il y a un déchirement entre une partie de la population et l'autre en fonction du manque d'information.

1720

Qu'ils ne me fassent pas accroire qu'ils n'ont pas prévu qu'il y avait des sols contaminés là, puis que quand ils feraient sauter ça, quand ils creuseraient, là, il n'y a rien d'inquiétant là. Bien, moi, ça m'inquiète, puis ça m'inquiète drôlement. Il y a une étude du docteur David O. Carpenter de l'Université de Harvard, qui disait justement que quand les gens restaient à près de 1 kilomètre X ça, je peux vous la faire parvenir X de sols contaminés ou de sites d'enfouissement, il y a des problèmes immunoendocriniens qui peuvent être créés. Ça peut créer des problèmes carcinogènes, des problèmes cardiaques et diabétiques. Ce n'est pas un deux de pique, ça, il est à la CMI là.

1725

1730

Il y a une étude du docteur Guillet, qui est une Américaine aussi, qui a été étudier au Mexique, à des endroits où on prenait des produits chimiques et un autre endroit où on n'en prenait pas. Puis les jeunes enfants qui étaient exposés à des produits chimiques avaient des problèmes de comportement et avaient des problèmes neurologiques.

1735

Seulement que les sols aux hydrocarbures, on en a, je crois que c'est 47. Des hydrocarbures, je pense que tout le monde sait qu'au niveau des Amérindiens du nord du Québec, les gens qui inhalent un petit peu d'essence, ça crée encore des problèmes neurologiques. À longue échéance, quand tu inhales, tu inhales, tu inhales, à un moment donné...

1740

Il n'y a eu aucun... pendant aucun moment on a parlé du fait que le gouvernement n'avait pas pris position au niveau de la pollution. L'AQLPA a demandé au gouvernement de prendre position à l'effet que toutes les voitures qui étaient plus usagées que d'autres passeraient un test à tous les deux ans pour enrayer la pollution. Ça fait que tous ces problèmes-là s'enchaînent.

1745

LA PRÉSIDENTE :

1750 Pourriez-vous revenir sur le marais, pour qu'on le voie bien?

M. RICHARD MAROIS :

1755 Le marais?

LA PRÉSIDENTE :

1760 Le marais dont vous avez fait référence lors de la présentation et pour lequel vous estimez qu'il pourrait être menacé.

M. RICHARD MAROIS :

1765 Le marais se trouverait être ici exactement. Vous voyez, ici, l'écoulement artésien. C'est un écoulement artésien. C'est un genre de poche d'eau qui se trouve être plus ou moins en dessous. Cet écoulement artésien là fait en sorte que ce marais-là, en fin de compte, serait un marais naturel. Ce serait comme une fontaine d'eau, si on veut. L'eau sortirait parce qu'il y en a trop. Ça fait que l'écoulement artésien a créé un marais. Ça fait que logiquement...

1770 Cette carte-là date de 1963. Alors, ce marais-là, il n'y a personne qui l'a créé, autre que la nature. C'est tout simplement ça. Alors, là, on prétend que c'est peut-être de l'eau de pluie, que c'est un trou d'eau. J'en doute beaucoup, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1775 Est-ce que vous pourriez nous le situer? Parce que là, ce n'est pas évident.

M. RICHARD MAROIS :

1780 Je l'ai sur...

LA PRÉSIDENTE :

1785 Sur la carte où on voit les tracés.

M. RICHARD MAROIS :

1790 Ah! non, là, à ce moment-là, je n'ai pas cette carte-là présentement.

LA PRÉSIDENTE :

Le ministère des Transports, on leur a demandé d'apporter leurs acétates, en cas de besoin.

M. RICHARD MAROIS :

Au cas où.

LA PRÉSIDENTE :

Au cas où. La carte qu'on faisait tout le temps sortir.

M. RICHARD MAROIS :

C'est tout près de la ligne de chemin de fer. Je ne sais pas si... c'est parce que sur cette carte-là, il n'y a pas la 30 qui a été construite. La ligne de chemin de fer est ici. La 30, pour éviter le pont Mercier, qui a été construite ici X j'y vais approximativement X rejoint ici.

Ça fait que le marais se trouverait être ici exactement. Il prend quand même pas mal de place. Il est tout près de la zone amérindienne, qui est ici. De toute façon, je crois que les gens du ministère savent...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Marois, au moment où on se parle, qu'est-ce qui en reste de ce marais-là?

M. RICHARD MAROIS :

J'ai des photos.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Voulez-vous le situer, s'il vous plaît, sur cette carte-là?

M. RICHARD MAROIS :

Il serait ici exactement. Il serait asséché. D'ailleurs, je pense que monsieur Lanteigne en avait parlé. Je ne sais pas, là, il serait asséché ce marais-là. Sur les diapositives, je pourrais vous montrer de quoi il a l'air.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. On va le regarder sur les diapositives, mais si vous pouvez nous le situer.

1835

M. RICHARD MAROIS :

Il est exactement à la fin de la nouvelle courbe, si on veut. Parce que comme vous voyez, ici, c'est la route, j'imagine, c'est la 30 qui continue. Mais là, avec la nouvelle construction, on va faire une courbe ici. Le marais se trouverait ici, approximativement.

1840

LA PRÉSIDENTE :

C'est uniquement pour être en mesure de le localiser sur une carte. Je comprends que c'est ici, là, mais...

1845

M. RICHARD MAROIS :

Je pourrais peut-être vous... parce que ce qui arrive, c'est plus visible du côté de ces cartes-là que...

1850

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1855

M. RICHARD MAROIS :

Je ne vois pas la tache, alors qu'il devrait y en avoir une.

LA PRÉSIDENTE :

1860

Comprenez bien le sens de ma question. C'est pour qu'on puisse retrouver ça dans les transcriptions et dans les documents.

M. RICHARD MAROIS :

1865

Oui, je comprends, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1870

C'est qu'à ce moment-là, je voudrais vous demander si vous pouvez nous le faire parvenir, même si c'est dans les jours qui vont suivre.

M. RICHARD MAROIS :

1875

Avec une carte, oui, oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1880

Avec une indication.

M. RICHARD MAROIS :

Oui.

1885

LA PRÉSIDENTE :

Parce que quand on va...

M. RICHARD MAROIS :

1890

C'est vrai que ce n'est pas précis.

LA PRÉSIDENTE :

1895

C'est surtout dans les transcriptions.

M. RICHARD MAROIS :

1900

Vous comprenez aussi que je suis bénévole et qu'on tente de faire le mieux qu'on peut.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est ça.

1905

M. RICHARD MAROIS :

Mais oui, je ferai en sorte que vous ayez exactement l'endroit précis. Peut-être qu'avec les diapositives maintenant...

LA PRÉSIDENTE :

C'est pour les fins de l'analyse et garder ça dans les archives aussi.

M. RICHARD MAROIS :

C'est le secteur que... c'est le marais, en fin de compte, que je vous parlais. Pour certains chasseurs qui verraient ça de l'extérieur, certains diraient que c'est un beau *spot* à l'original. Il y a du chevreuil. Je sais qu'il y a des oiseaux rapaces qui visitent ça. Il y a la grande aigrette. Il y a aussi des hérons. C'est un secteur qui est propice à toute vie animale. Il y a des rats musqués.

Les sortes de plantes que je vous ai nommées d'ailleurs, vous pouvez vérifier, ces plantes-là se retrouvent sur X je vous ai donné la documentation X se retrouvent sur l'île aux Hérons. C'est des plantes qui sont comestibles pour le rat musqué. C'est des plantes qui se retrouvent là aussi. On a vérifié, elles sont existantes à ces endroits-là.

Alors, je n'ai pas fait de caractérisation des sols, c'est-à-dire je n'ai pas fait de caractérisation biologique. Vous comprendrez que je suis un autodidacte. Je ne suis pas un biologiste et je ne le prétends pas. Je tente de protéger la faune du mieux que je peux parce que j'y crois. C'est une passion pour moi.

Là, c'est toujours le marais. C'est un endroit très intéressant parce que c'est un milieu humide. Ce marais-là d'ailleurs, il est caractérisé au niveau...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Marois, si vous permettez, les photos que vous nous montrez, c'est toujours donc le marais que vous localisez près de la courbe éventuelle de l'autoroute.

M. RICHARD MAROIS :

Exact.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1950

D'accord. À vue d'oeil, est-ce que vous êtes en mesure d'en donner les dimensions approximatives, mettons tant de pieds ou tant de mètres par tant de mètres, au moment où on se parle?

M. RICHARD MAROIS :

1955

Ah! Seigneur, écoutez, je suis prêt à faire en sorte qu'on fasse une évaluation.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1960

Je voudrais que vous compreniez très bien ma question. C'est que vous avez écrit un mémoire, qui conclut que vous préférez un tracé plutôt qu'un autre, en disant que le tracé potentiel de l'autoroute 30 dans le tracé de la 132 entraînerait la disparition de ce marais-là.

M. RICHARD MAROIS :

1965

Je vais vous donner en mètres ce que je crois. Moi, je crois que ce marais-là a, approximativement, à l'oeil, 350 mètres par peut-être 600 mètres. Mais là, entendons-nous sur le fait que c'est à l'oeil, là, approximatif.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1970

On vous donne une bonne marge d'erreur, si vous voulez, d'accord.

M. RICHARD MAROIS :

1975

C'est vraiment approximatif.

M. RICHARD MAROIS :

1980

L'idée générale, de toute façon, ce que je veux vous faire comprendre, c'est que c'est une terre humide. Elle a son importance. Je comprends les gens qui sont sur les terres agricoles. Je suis désolé, je suis déchiré de prendre position contre eux autres. Je ne trouve pas ça agréable du tout.

1985

Puis je ne pense pas que les gens qui ne le veulent pas sur la 132, ce n'est pas une histoire *je n'en veux pas dans ma cour+. D'ailleurs, si ça s'en va au sud, il n'y a rien qui empêche que ça aille plus loin. C'est des émotions qui se brassent ici, puis je trouve ça dommage que des citoyens sont confrontés un contre l'autre. Mais il y a des choses qu'il faut préserver pour nos générations futures. Autant les terres agricoles, je trouve que c'est important, des marais, il y en a peu.

1990

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Marois, votre message, je pense qu'on l'a bien compris.

1995

M. RICHARD MAROIS :

D'accord, c'est beau.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2000

Est-ce que des mesures visant soit à ajuster le tracé, soit à prévenir l'impact sur le marécage à cet endroit-là ou à d'autres endroits où le ministère travaille, pourraient contribuer à préserver ce marécage-là?

2005

M. RICHARD MAROIS :

Il est évident que je ne suis pas ingénieur, si le tracé nord est retenu, j'apprécierais que ce marais-là soit protégé. Et d'ailleurs, je vous demanderais de faire en sorte de le protéger si jamais le tracé nord est retenu.

2010

Mais si je reviens aux sols contaminés, j'ai de très grandes inquiétudes parce que j'ai l'impression qu'on n'a pas été au fond des choses. J'ai sorti beaucoup de sites contaminés que vous avez vus, qui sont accessibles par l'Internet et j'ai des grandes inquiétudes à ce niveau-là. On manque d'information.

2015

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Maintenant, on va en parler des sols contaminés. En première partie d'audience publique, on nous a dit que de toute façon, il faudrait décontaminer parce qu'il y a une politique au ministère de l'Environnement, à la suite des travaux qui ont été menés de caractérisation et tout ça, d'inventaire au Québec.

2020

M. RICHARD MAROIS :

Je vous interromps deux instants, madame Journault. Parce que quand on parle de décontaminer, est-ce qu'on parle seulement des sites qui sont à proximité?

2025

LA PRÉSIDENTE :

2030 On le demandera au ministère des Transports. Dans l'emprise où ils sont propriétaires, que ce soit le travail pour faire une autoroute ou un aménagement de boulevard urbain, il y aurait des travaux de décontamination à faire potentiellement après une caractérisation.

2035 Alors, vous, vous proposez que la décontamination se fasse à des niveaux qu'on appelle A ou B, c'est-à-dire pouvant permettre soit le retour à des niveaux pour faire des potagers, ou B, niveau pour faire du domiciliaire.

M. RICHARD MAROIS :

2040 Acceptable pour moi.

LA PRÉSIDENTE :

2045 Acceptable pour ça.

M. RICHARD MAROIS :

2050 Écoutez, la problématique n'est pas seulement qu'au niveau des terres contaminées qui appartiennent au MTQ. C'est que la problématique est plus grande que ça. C'est-à-dire que s'il y a des sols qui sont contaminés aux métaux lourds X je vais m'en tenir aux métaux lourds parce qu'aux hydrocarbures, je suis capable de mettre de l'eau dans mon vin, même si ça ne fait pas mon affaire X je dirais que s'il y a des sols qui sont contaminés aux métaux lourds, qui ne sont pas nécessairement près de l'autoroute mais qui sont du côté sud, étant donné que la nappe phréatique se dirige vers le nord, on va se retrouver avec des sols contaminés.

2055 Exemple, on parle de la Stella Jones, qui est à approximativement 1 kilomètre de l'autoroute. Ce n'est pas une raison pour que la Stella Jones ne contamine pas et qu'il n'y ait pas de contaminants qui deviennent volatils lorsque ces contaminants-là vont devenir à l'air libre.

2060 Alors, je ne pense pas que le ministère va s'engager à décontaminer la ville au complet parce que bon... puis je ne suis pas un hurluberlu. Je n'y crois pas. Alors, mon appréhension, au niveau de l'autoroute nord, elle est là. Si vous me dites: *Monsieur Marois, si on fait l'autoroute au nord, ce serait quoi votre position?+ Écoutez, c'est pareil comme si vous me disiez: *On tire-tu à tête ou *bitch* si c'est dangereux ou non?+ Je ne peux pas dire que c'est dangereux, mais je ne croirais pas qu'eux puissent m'affirmer que ce ne l'est pas. Comprenez-vous de quoi je veux...

2065

LA PRÉSIDENTE :

2070

J'espère comprendre là. Mais je veux bien voir la difficulté particulière que vous voyez que ce soit fait une autoroute en dépression ou avec une excavation plus sévère.

M. RICHARD MAROIS :

2075

On parle d'excavation, bien entendu.

LA PRÉSIDENTE :

2080

On parle d'excavation.

M. RICHARD MAROIS :

2085

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors qu'il y aurait de toute façon des travaux à faire au niveau de la 132.

2090

M. RICHARD MAROIS :

Oui, mais au niveau de la 132, si jamais on fait des travaux, on n'a pas l'obligation de faire de l'excavation et du dynamitage. Et c'est là où, ça, ça peut faire en sorte que les sols vont bouger. La problématique est au niveau du creusage, de l'excavation et du dynamitage.

2095

Ils vont tout près de la compagnie Azimuth, comme je vous disais tantôt, ils vont dynamiter des sols qui sont à proximité d'un endroit X vous pouvez vérifier sur les listes X où il y a du mercure. Ça m'énerve.

2100

Il n'a pas été inclus non plus... je vais vous parler d'un autre problème.

LA PRÉSIDENTE :

2105

Mais avant d'aller sur un autre problème, ce que vous craignez, c'est la migration des contaminants?

M. RICHARD MAROIS :

2110

Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça?

2115 **M. RICHARD MAROIS :**

Oui.

2120 **LA PRÉSIDENTE :**

À la suite de creusage, modification d'écoulement de la nappe d'eau.

2125 **M. RICHARD MAROIS :**

Exactement, madame la présidente, oui.

2130 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

2135 **M. RICHARD MAROIS :**

Et la migration de ces sols, s'ils s'en vont dans un milieu qui est plus asséché, ils peuvent devenir volatils, bien entendu.

2140 Au niveau de la voie maritime, ça, j'en ai parlé aussi au géologue de l'Université du Québec à Montréal, la voie maritime est un peu plus élevée que la nappe phréatique, c'est-à-dire que les deux pourraient se rencontrer et s'écraser.

2145 Il y a une compagnie qui s'appelle la Nova, que vous pouvez vérifier là-dedans, qui a du plomb. Encore là, est-ce qu'il y aurait danger que ces contaminants-là reviennent à la surface à cause du fait que les deux se rencontrent et que ça ferait un effet de fontaine?

2150 J'ai parlé de cette problématique-là au géologue de l'Université du Québec, puis il m'a dit que ce n'était pas impossible. Il ne peut pas m'affirmer que ça se fait, mais ce n'est pas impossible. C'est que mon inquiétude, elle se situe à du *peut-être que+. Mais pour moi, il vaut mieux prévenir que guérir. Je viens du monde hospitalier.

2155 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous aviez un autre point à amener mais, cependant, je voudrais vous entendre sur comment faire pour que dans l'avenir, les projets soient conçus et qu'on tienne peut-être davantage compte des opinions des gens. Est-ce que vous avez des propositions concernant ça?

2155

M. RICHARD MAROIS :

2160

Une des propositions que je vous ai soumises dans mon mémoire... et quand je vous dis qu'elle est imagée, c'est que je serais prêt à collaborer. À collaborer, ça veut dire tout, ça veut dire si les gens sont prêts à s'asseoir avec les populations, les Amérindiens, les citoyens de Saint-Constant et de toutes les villes. Je pense qu'il ne faut pas avoir d'oeillères, en autant que...

2165

Et là-dessus, j'ai déjà parlé à monsieur Lanteigne. Je pense que s'il y a de l'écoute des deux côtés, et ça nous inclut nous aussi, on pourrait avoir des projets qui feraient en sorte que nos générations futures bénéficieraient de projets beaucoup plus réfléchis et qui, je pense, satisferaient tout le monde au bout de la ligne. Bien, du moins, on ferait le maximum.

2170

LA PRÉSIDENTE :

Et on sait que là, on en fait une consultation à une certaine étape. Mais vous, vous proposez que ce soit plus tôt...

2175

M. RICHARD MAROIS :

Ça aide. Je vais vous donner...

2180

LA PRÉSIDENTE :

... plus tôt dans le processus?

2185

M. RICHARD MAROIS :

Je dirais que bon, dans le moment, on parle du Bureau d'audiences publiques de la 30. Étant donné les circonstances, je crois qu'une table ronde ne serait pas négative si tout le monde voulait y participer et de façon objective. C'est évident que je crois aussi qu'il aurait été préférable qu'il y ait ça auparavant.

2190

Une autre problématique que j'ai vécue à travers tout ça, c'est que, exemple, lorsque le géologue de Soprin, je crois là X bon, le nom m'échappe exactement X s'est présenté, bon, j'aurais apprécié lui poser des questions. Le fonctionnement, on ne fonctionne pas selon le code Morin X je suis un ancien syndicaliste X étant donné qu'on fonctionne avec un système de registre. Lorsque je veux lui poser une question, bon, je sais qu'il y avait possibilité de poser la question par écrit et de lui remettre par votre entremise. Mais la réponse qui vient par écrit ne nous satisfait pas toujours. Alors que lorsque c'est du direct...

2195

2200

Exemple, à un moment donné, j'ai demandé à monsieur Beaulieu, j'ai dit: *Monsieur Beaulieu, ma question, elle est précise. Je voudrais savoir si c'est possible ou impossible de faire en sorte que les véhicules lourds n'aient pas d'accessibilité sur la 132.+ Il y a des moments donnés où on doit poser des questions précises pour avoir des réponses précises. Et on n'a pas toujours des réponses précises lorsque celles-ci sont faites par écrit.

2205

Alors, je pense qu'une des bonnes méthodes... puis je ne veux pas critiquer le BAPE. Je trouve que vous avez fait un travail formidable tous les deux. Mais si on avait fonctionné selon le code Morin, plus ou moins, les gens auraient pu venir poser des questions aux intervenants et aux gens, et peut-être qu'ils auraient compris plus les informations qui étaient données. Parce qu'on ne pouvait pas aller au fond des informations.

2210

Et ce que je vous dis là, j'espère, je pense que vous avez l'écoute à ce niveau-là, si ça peut améliorer les prochains bureaux d'audience publique, je me croise les doigts parce que je pense que c'est des choses qui seraient utiles pour les gens, que les gens puissent intervenir au moment des présentations, pas deux jours après. Deux jours après, le géologue n'était plus là.

2215

Même si j'avais voulu intervenir, je ne pouvais pas lui poser de questions, il n'était plus là le monsieur. Puis ce n'est pas de sa faute, ce n'est pas de la mienne; sauf que l'information, je ne l'ai pas eue. Je me suis senti biaisé. À un certain moment, j'étais même frustré, mais... en tout cas, c'est la vie. On ne peut pas toujours être satisfait, mais...

2220

Bon, grosso modo, c'est ce que j'avais à dire, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2225

M. RICHARD MAROIS :

Merci beaucoup.

2230

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, s'il y a d'autres informations que vous voulez présenter à la commission, vous êtes le bienvenu.

2235 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a des photos aussi. Est-ce que vous les déposez ces photos-là ou vous les gardez?

2240 **M. RICHARD MAROIS :**

Je voudrais en garder une partie. Ces photos-là, c'est pour démontrer la façon que ça a été... la procédure qui a eu lieu de l'autre côté et je trouve ça dommage. Alors, je crois que les gens du commerce de l'autre côté sont ici. Je pense qu'eux pourraient remédier à la situation et peut-être faire des commentaires à ce niveau-là. Je trouve ça dommage que ça ait été fait de cette façon-là. Je ne les blâme pas directement mais je trouve ça dommage.

2245 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous pourriez peut-être en sélectionner quelques-unes et on les prendra comme un dépôt. À ce moment-là, on pourrait les rendre disponibles.

2250 **M. RICHARD MAROIS :**

Je vous dirais vous pourriez peut-être en sélectionner quelques-unes et vous me donnerez les autres. Je vous laisserai le choix.

2255 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est-à-dire que c'est vous qui décidez que vous déposez.

2260 **M. RICHARD MAROIS :**

Écoutez, madame la présidente, la valeur de ces photos est en fonction de vos critères aussi. Alors, pour moi, là, ça n'a pas d'importance.

2265 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous invitons maintenant le Centre local de développement de Roussillon.

2270 **Mme GINETTE LAURENCELLE :**

Bonsoir, madame la présidente, monsieur Paré.

2275 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

Mme GINETTE LAURENCELLE :

2280 Dans un premier temps, j'aimerais me présenter. Je suis Ginette Laurencelle, directrice générale du Centre local de développement de Roussillon depuis sa création en 98. Mon intervention va être assez brève. L'heure avance un petit peu pour tout le monde.

2285 Je voudrais donc présenter notre organisme, qui on est, en vertu de quoi on intervient aux audiences ce soir, les cinq arguments qui nous apparaissent être primordiaux en faveur du tracé de l'autoroute 30 sur la 132 actuelle et finalement faire une conclusion. Alors, je vous présente le Centre local de développement.

(L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

2290 Je vous remercie, madame.

LA PRÉSIDENTE:

2295 Merci.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2300 Une première question, madame Laurencelle. Avant de commenter les impacts économiques du projet, vous dites que le Conseil d'administration a été informé du projet proposé au niveau du tracé des aménagements. À quelle occasion ou dans quel cadre avez-vous été associés à l'évolution du projet?

Mme GINETTE LAURENCELLE :

2305 Il y a plusieurs moyens, mais je vais vous expliquer le moyen le plus structurel. C'est que le ministère des Transports est venu présenter, en séance que je qualifierais de privée mais qui était quand même publique, est venu présenter le projet dans ses tenants et aboutissants lors d'une réunion spéciale en septembre dernier. Donc, on a passé un bon deux heures, deux heures et demie à discuter du projet, de ses impacts et de tous les impacts.

2310 D'une façon plus subsidiaire, chacun des représentants, chacun des membres du Conseil d'administration ont, par leur implication dans le milieu, eu accès à de l'information soit personnellement ou d'une façon plus professionnelle dans le cadre de leur travail.

2315

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2320 D'accord. Dans les arguments que vous invoquez à l'appui du projet, j'en retiens, disons, quatre catégories: artère commerciale et industrielle essentielle; ensuite, le tracé proposé sur la protection et l'amélioration aux accès; projet d'envergure pour les municipalités; finalement, lien qui favorise les échanges nationaux et internationaux.

2325 Il y a trois de ces quatre catégories d'arguments-là qui sont davantage à l'échelle locale et régionale, le dernier étant peut-être davantage la question des échanges, entre autres, du transit. Est-ce que trois des quatre catégories davantage que vous voyez ne seraient pas aussi bien satisfaits par un boulevard qu'une autoroute dans l'axe de la 132: accès aux commerces, artère commerciale, accès aux industries et artère le long de laquelle des projets d'envergure pourraient être développés?

2330

Mme GINETTE LAURENCELLE :

2335 À notre avis, non. Les parcs industriels qui seraient desservis par cet axe-là, on a là des entreprises de production d'envergure qui produisent pour le marché local, mais qui produisent pour le marché national et international. On vient s'installer dans la MRC de Roussillon, à titre d'exemple, parce qu'on veut avoir une base pour le marché américain, on veut avoir une base pour le marché ontarien. Or, ces entreprises-là ont un besoin pour le transport de plus qu'un boulevard urbain, mais d'une autoroute pour y avoir accès.

2340

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Mais si l'autoroute était dans le tracé sud, donc un peu plus éloignée, mais tout de même à une distance accessible, est-ce que ça ne remplirait pas les mêmes fins?

2345

Mme GINETTE LAURENCELLE :

2350 À ma connaissance, le tracé sud, d'une part, il n'est pas défini précisément quant au niveau de l'endroit, d'une part, mais le CLD préférerait choisir un accès de l'autoroute 30 qui est le plus près possible des actuels parcs industriels de Candiac, de Sainte-Catherine, de Delson et ainsi de suite. Et puis le tracé sud est à un autre bout que... serait à un autre endroit, plus loin. Ça compliquerait la vie.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2355

Maintenant, j'aimerais vous entendre sur le plan d'intervention dont vous parlez. C'est relié donc effectivement à l'expression d'une préoccupation que plusieurs autres ont exprimée, que l'ampleur du chantier et sa durée auront sans aucun doute des répercussions.

2360 À ce moment-là, c'est parce que vous en parlez en termes généraux, mais est-ce que vous avez un certain nombre de points qui devraient être couverts dans ce plan d'intervention-là, selon vous?

Mme GINETTE LAURENCELLE :

2365 Je crois que dès à présent, il faut mettre en place un comité pour prévoir la solution de tous les problèmes qui pourraient arriver au niveau de la construction.

2370 Que ce soit des problèmes de relation, que ce soit des problèmes de promotion commerciale ou industrielle, que ce soit des problèmes plus techniques ou même des problèmes où de la machinerie lourde pourrait empêcher l'accès, je pense qu'on doit identifier clairement, dès à maintenant, une équipe dans laquelle les représentants soit des commerces, soit des industries, soit des associations d'affaires, des municipalités, ainsi de suite, seraient représentés pour régler dans une concertation, pour régler avec le moins de confrontation possible tous les problèmes qui pourraient exister, faire de la prévention et faire du curatif.

2375 C'est un petit peu comme ça que je le vois. Bien sûr que le rôle actuel du CLD teinte cette réponse-là. Le CLD agit à la fois au niveau des programmes d'application, mais à la fois au service conseil, ce qui fait qu'on pourrait agir à titre de conseiller ou de consultant au même titre que les autres, mais pour prévenir le plus de problèmes possible.

2380 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

 Merci.

2385 **LA PRÉSIDENTE :**

 Merci.

2390 **Mme GINETTE LAURENCELLE :**

 Bonsoir.

2395 **LA PRÉSIDENTE :**

 Bonsoir.

 Le dernier intervenant pour ce soir, le Centre d'achats First Pro, s'il vous plaît. Bonsoir!

2400

Mme MANON BÉLANGER :

Bonsoir! Manon Bélanger et Pierre-Jacques Lefaire des Centres d'achats First Pro. Nous venons ce soir présenter notre position en faveur du tracé de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132.

2405

(L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LA PRÉSIDENTE :

2410

Merci.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2415

Oui, j'aimerais peut-être vous poser un peu le même genre de questions qu'on a posées à d'autres entreprises comparables à la vôtre. Vous savez évidemment qu'il y a deux tracés qui sont à l'étude. Vous misez, j'imagine, sur l'accessibilité et la visibilité. Est-ce que ces caractéristiques-là ne pourraient pas être rencontrées également si la route 132 était réaménagée en boulevard? En d'autres termes, si la route 132, tel qu'on la connaît actuellement, était améliorée?

2420

Et j'aimerais vous entendre peut-être pas juste sur le tracé, mais également sur des caractéristiques, comme le fait que l'autoroute 30, telle que proposée, une grande partie du tracé est en dépression.

2425

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE :

2430

Pour répondre peut-être en trois volets, l'histoire de privilégier l'accès ou le tracé nord qu'on appelle versus le tracé sud est évidemment une question d'achalandage, de visibilité pour nous qui est importante. On estime que si l'autoroute passait dans le secteur agricole, qu'il y aurait une perte considérable de revenus de notre part. Et ça a fait partie d'un de nos choix de prédilection de se localiser à cet endroit-là, c'est dans la vision éventuelle qu'il y aurait autoroute à cet endroit.

2435

Pour ce qui est de que ce soit un boulevard ou une autoroute, la configuration même du site aussi a été prise en ligne de compte de la surlargeur qui était prévue à cet endroit-là, donc très profond. Le site est très profond en fonction de considération d'une bande qu'on devra céder... bien, qui est déjà en cession avec le ministère des Transports, qui doit représenter une centaine de... 100, 150 mètres de profond additionnels de terrain qu'on a perdu au bénéfice de... bien, perdu... qui a été cédé au ministère des Transports dans le but d'avoir un échangeur.

2440

Donc, cette voie de service se rapprocherait de 150 mètres à notre site versus un boulevard urbain qui serait à 150 mètres de plus loin de notre site.

L'histoire de la dépression, l'histoire que l'autoroute soit en dépression en face de notre site ne nous cause pas d'inquiétude.

2445

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Même si vous êtes moins visibles?

2450

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE :

Il y a d'autres moyens d'être visibles. Je veux dire, il y a en ce moment possibilité de faire de l'affichage avec les enseignes pylônes. Il y a aussi la voie de service qui va également servir, je dirais, quasiment en totalité la Ville de Saint-Constant et Sainte-Catherine par la sortie, la première sortie en provenance de la rue du pont Mercier, où les résidants immédiats vont devoir, de toute façon, prendre la voie de service et passer devant le site versus le transit qui n'arrêterait pas de toute façon, qui serait en dépression en façade de notre site.

2455

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2460

Le site de First Pro, est-ce qu'il est complètement aménagé au moment où on se parle? Est-ce que l'ensemble des stationnements qu'on voit sur la carte qui apparaît dans votre mémoire a été réalisé?

2465

Mme MANON BÉLANGER :

Bien, en fait, présentement, il n'y a que le bâtiment, si vous référez aux plans, il n'y a que le bâtiment A qui a été construit. Par contre, prochainement, les bâtiments qui sont en façade de part et d'autre de l'accès au site, en fait, la construction de ces bâtiments-là devrait débuter au printemps.

2470

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Ce que j'aimerais savoir, c'est l'aménagement d'un stationnement comme celui-là, quelles mesures avez-vous prises pour recueillir et évacuer les eaux de ruissellement? Et si vous n'êtes pas en mesure de me répondre tout de suite, ce serait intéressant pour la commission de le savoir.

2475

Avant que votre centre soit établi, il y avait, bon, des terrains, il semble, qui étaient à l'état de marécage ou de terrains d'un autre type. Et par ailleurs, quand on couvre une grande superficie avec du pavage, on accélère grandement les eaux de ruissellement. Alors, j'aimerais savoir quelles mesures vous avez prises ou que vous avez négociées avec les villes, peu importe, pour évacuer les eaux usées. Quels changements ça a pu apporter à la situation dans ce secteur-là.

2485

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE :

2490

Dans le cadre des négociations avec la Ville pour l'implantation d'un centre commercial dans ce secteur-là, il y a eu en effet étude de déversement des eaux de pluie essentiellement, qui vont devenir que des eaux de pluie, on n'aura plus à drainer quoi que ce soit d'autre que des eaux de pluie. La rétention comme prévue et selon les normes aussi de rejet de la Ville fait en sorte que sur les toitures des bâtiments, on fait de la rétention des eaux. Dans les stationnements également, il y a de la rétention des eaux.

2495

Donc, il y a un débit maximum qui peut être rejeté à la seconde dans le réseau municipal. Le taux, je pourrai vous revenir exactement, mais je pense que c'est dans l'ordre des 35 litres. Je vous reviens avec la donnée, je ne veux pas induire personne en erreur.

2500

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Mais déjà, j'apprécie les éléments de réponse que vous me donnez en disant que les caractéristiques de construction ont pris en compte la question d'emmagasiner et d'évacuation des eaux.

2505

M. PIERRE-JACQUES LEFAIVRE :

2510

Dans le cadre de la réalisation aussi de ce projet-là, ça faisait partie d'un secteur grandement affecté par les inondations au fil des années, le *secteur des M* que la Ville de Saint-Constant appelle, qui a fait souvent la manchette, bien, il y a un investissement puis il y a un investissement considérable aussi de la part de First Pro dans la réalisation de ce collecteur pluvial là majeur qui doit avoir 7 pieds de diamètre, qui a été construit, même qui passe à travers notre site pour aller desservir le secteur résidentiel à l'arrière, pour pallier justement et répondre aux critères, là, pour éviter éventuellement aussi les futures inondations, qui pourra également servir aux eaux pluviales pour même éventuellement la voie de service de l'autoroute 30.

2515

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2520

Parfait, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2525

Alors, on a des inscriptions pour rectification.

M. NORMAND LAFORCE :

2530

Oui, c'est juste pour rectifier ce que des gens de...

LA PRÉSIDENTE :

Un instant, on va attendre d'avoir le formulaire. Pour les fins des transcriptions, on vous demande de vous présenter.

2535

M. NORMAND LAFORCE :

D'accord. Normand Laforce de Delson. C'est pour rectifier ce que les gens de l'UPA ont dit tantôt X c'est malheureux qu'ils soient partis X qu'ils n'avaient pas été consultés. Dans l'annexe au rapport Roche, on voit à plusieurs endroits qu'ils ont eu des rencontres. J'ai les feuilles ici que j'ai photocopiées.

2540

Même qu'à l'époque, ça n'avait pas fait le bonheur du maire de Saint-Constant parce qu'il trouvait inconcevable que les agriculteurs aient été consultés avant les villes au sujet de l'autoroute. Ça fait que j'ai les documents ici, qui rectifient ça là. Ils ont été consultés et ils étaient au courant des deux tracés.

2545

LA PRÉSIDENTE :

Vous allez déposer ces documents-là?

2550

M. NORMAND LAFORCE :

Oui. Je vous les donne à vous ou en arrière?

2555

LA PRÉSIDENTE :

Au secrétariat ou à une analyste.

2560

M. NORMAND LAFORCE :

C'est dans l'annexe du rapport Roche. C'est un volume qui est à part, qui dit *annexe+. C'est l'annexe I. C'est des rencontres, consultations, comité politique et comptes rendus des consultations.

2565

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est déjà des documents déposés. Vous faites référence à cette information-là?

M. NORMAND LAFORCE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

À ce moment-là, vous n'avez pas besoin de les déposer.

M. NORMAND LAFORCE :

Vous allez trouver où est-ce que c'est?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. NORMAND LAFORCE :

Parfait, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Monsieur Mario Verville, s'il vous plaît.

M. MARIO VERVILLE :

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

M. MARIO VERVILLE :

Alors, Mario Verville. Je suis directeur du Service de l'urbanisme pour la Ville de Saint-Constant. Je veux intervenir sur deux points, en particulier.

2610 On peut peut-être commencer par le point le plus récent, qui est la présentation de First
Pro, sur une question qui a été posée par monsieur Paré relativement à la rétention. Je tiens
juste à rassurer le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement que tout projet commercial
d'envergure, qui est desservi par le réseau d'aqueducs et d'égouts évidemment pluviaux ou
sanitaires, etc., il y a de la rétention qui se fait pour éviter d'avoir des ruissellements
2615 épouvantables dans les réseaux, etc.

Alors, normalement, on se limite à des rétentions qui sont relativement similaires à ce
qu'on appelle le prédéveloppement ou tout près du prédéveloppement. Donc, ça veut dire un
terrain en friche. Lorsqu'on fait un développement, il ne faut pas qu'il rejette de l'eau plus élevé
2620 dans les réseaux pluviaux que si ça avait été un terrain naturel, etc.

Alors, dans le cas de First Pro, effectivement, c'est 35 litres par seconde par hectare
qui a été prévu à cet endroit-là. Première clarification.

2625 Deuxième élément, je reviendrais sur la présentation de monsieur Marois relativement à
un étang. Il y a un vidéo qui a été présenté. Dans les propos qui ont été tenus, monsieur Marois
faisait état que le marais n'avait pas été corrigé, etc. Je tiens juste à rappeler un certain nombre
d'éléments pour que le BAPE ait l'information juste et pas de fausses informations.

2630 Alors, première des choses, effectivement, il y avait bel et bien un marais sur le terrain
sur lequel a été érigé le développement commercial où se retrouve le Wal-Mart actuellement.
Ce marais-là, dès qu'il a été identifié, il a été monitoré par des spécialistes, donc des
biologistes qui ont inventorié l'ensemble de la faune, la flore, etc., qu'on pouvait retrouver à cet
endroit-là.

2635 Il y a des suggestions ou des propositions qui ont été adressées au ministère de
l'Environnement. Le ministère de l'Environnement a retenu certaines propositions en particulier.
La municipalité, de concert avec le promoteur a agi immédiatement et a travaillé à trouver un
site approprié pour relocaliser le marais vers un espace qui, d'après nous, pourrait assurer
2640 davantage sa pérennité. Et je peux vous assurer que le marais est déjà construit.

J'ai déjà avisé monsieur Marois. Je pourrais l'inviter à lui présenter là où se retrouvent
les marais, mais ils sont déjà construits. Il ne reste que des éléments mineurs à faire ce
printemps pour s'assurer des dernières zones à replanter en bordure du marais, mais tout est
2645 complété à la satisfaction du ministère de l'Environnement qui a déjà donné son approbation sur
les travaux effectués et sur l'ensemble des correctifs qui avaient été demandés par le ministère
de l'Environnement. Donc, je voulais juste rectifier les faits. Tout a été réglé à la grande
satisfaction du ministère de l'Environnement.

2650 C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

2655

Merci. Maintenant, en ce qui concerne le marais reconstitué, c'est une surface équivalente?

M. MARIO VERVILLE :

2660

Tout à fait. Effectivement, lorsque le marais a été identifié, on a... comme je vous mentionnais, il y a un biologiste qui s'est présenté là. Il a inventorié complètement l'ensemble des essences qui étaient présentes dans le marais existant.

2665

Il y avait aussi une particularité. Il y avait une possibilité qu'il y ait présence de la rainette faux-grillon, qui est une espèce en voie d'extinction. Alors, bien qu'on n'a pas retrouvé... parce qu'on a fait des vérifications pour s'assurer qu'il y ait présence ou non de la rainette faux-grillon. Malgré le fait qu'on était dans un espace où ce genre d'espèce-là pourrait être présent, malheureusement on n'en a pas trouvé.

2670

Quoiqu'il en soit, le ministère de l'Environnement nous a demandé de préparer dans les étangs de reconversion ou de déplacement, si on peut dire, on a essayé de créer quatre étangs séparés qui pourraient représenter un site propice à la prolifération ou la réintroduction de la rainette faux-grillon.

2675

Alors, comme je mentionnais, on ne les a pas trouvées sur le site, mais le ministère de l'Environnement a considéré qu'il pouvait s'agir d'un site intéressant là où on a relocalisé le marais en question et il va importer certaines rainettes faux-grillons qui sont dans d'autres habitats, il va essayer de le réintroduire sur le site qu'on a réaménagé suite au déplacement de l'étang.

2680

Alors, j'en déduis que le site était tout à fait intéressant aux yeux du ministère, puisqu'il a l'intention de tenter une réintroduction, d'introduire, pardon, la rainette faux-grillon dans cet espace-là.

LA PRÉSIDENTE :

2685

Et on a vu, ce soir, sur une carte qu'il y aurait peut-être une autre zone de marécage à l'ouest qui pourrait être asséchée ou, en tout cas, qui pourrait être perturbée peut-être par la construction de l'autoroute 30. Est-ce que vous connaissez cette zone-là?

2690

M. MARIO VERVILLE :

2695

Ce n'est pas sur le territoire de la Ville de Saint-Constant. Il est à la limite des territoires de Kahnawake et de Sainte-Catherine. Je le connais puisque je circule là régulièrement, mais ce n'est pas un territoire de Saint-Constant.

LA PRÉSIDENTE :

2700

C'est bien, merci.

Il y a une autre personne inscrite au registre. Monsieur Réjean Beaulieu, s'il vous plaît.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

2705

Alors, madame, lorsque nous aurons pris connaissance des mémoires et du verbatim, nous pourrions probablement faire quelques commentaires pour rectifier les choses, s'il y a lieu.

LA PRÉSIDENTE :

2710

C'est bien. Alors, je vous demanderais aussi de nous préciser dans votre rectificatif, s'il vous plaît, en ce qui a trait aux propos qui ont été tenus concernant la zone marécageuse située à l'ouest, votre vision de ce secteur-là et ce qui pourrait être fait pour atténuer les impacts, le cas échéant.

2715

M. RÉJEAN BEAULIEU :

C'est bien, madame.

LA PRÉSIDENTE :

2720

Merci beaucoup. Alors, à demain 1 h 30.

2725

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

2730

ET, J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.