

**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 4

Séance tenue le 27 mars 2002, à 13 h 30
Salle de réception Les Écluses
4625, boulevard Marie-Victorin
Sainte-Catherine

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 27 MARS 2002.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
LA PRÉSIDENTE:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
COMITÉ D' ACTIONS RÉGIONAL POUR L'AUTOROUTE 30 :	
JEAN-NOËL CÔTÉ, GUY LONGTIN	1
MRC DE BEAUHARNOIS-SALABERRY :	
YVES DAOUST, LINDA PHANEUF	12
CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MONTÉRÉGIE :	
DENIS LAPOINTE, DANIELLE CHEVRETTE	23
REPRISE DE LA SÉANCE	34
MRC DE ROUSSILLON :	
ANDRÉ J. CÔTÉ, PIERRE LARGY	34
COMITÉ ZIP VILLE-MARIE :	
LUC BERGERON, RICHARD GAUDREAU	46

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bon après-midi, tout le monde! Bienvenue à la quatrième séance de la deuxième partie de l'audience publique consacrée à l'expression de l'opinion du public. Alors, les règles sont simples. Vous vous êtes déjà préalablement inscrits pour présenter votre position.

10 Nous avons reçu vos mémoires, vous en avons pris connaissance, alors on va vous demander de venir le présenter. Et, par la suite, on pourra vous poser des questions pour s'assurer qu'on comprend bien les messages que vous livrez ou pour vérifier certaines hypothèses qui ont pu être émises par d'autres personnes qui ont signé des mémoires aussi.

15 Vous pouvez rectifier des faits. D'ailleurs, on vous demande de le faire pour avoir un éclairage le plus correct possible, le plus exact possible. Vous pouvez le faire soit lors de la séance même. Il y a deux moments consacrés à l'exercice de votre droit de rectification, soit immédiatement après la pause ou à la fin de la séance.

20 Pour exercer votre droit de rectification, vous devez vous inscrire au registre. Alors, on vous demande de rectifier des faits, ce n'est pas le moment de donner une opinion contradictoire. Chacun a droit à son opinion. Vous aussi, vous avez droit à la vôtre. Cependant, pour éviter de faire une séance, un débat, on demande aux gens uniquement de rectifier des faits.

25 Si vous avez des avis complémentaires à fournir à la commission, vous pouvez le faire sous forme d'avis par écrit aussi, dans la limite de nos moyens, de temps je parle, on va en tenir compte. Cependant, on devra remettre notre rapport au plus tard le 18 juin prochain, et il y a une période de temps qui est consacrée à l'édition du rapport. Alors, on fait tout ce qu'on peut pour tenir compte de tout ce qu'on reçoit, mais il y a quand même une limite de temps dans tout
30 ça, comme vous le savez.

 Alors, on commence avec le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30.

M. JEAN-NOËL CÔTÉ :

35 Madame la présidente, monsieur le commissaire, je me présente. Jean-Noël Côté. Je suis accompagné de Guy Longtin. On siège tous les deux sur le Comité d'actions. Je suis président du Comité d'actions.

40 On a préparé un résumé de notre mémoire et je vais en faire la lecture.

LA PRÉSIDENTE :

45 C'est bien.

M. JEAN-NOËL CÔTÉ :

50 Nous tenons, dès le début de notre présentation, à mentionner que notre comité ne se veut pas et ne se considère pas comme étant un groupe d'experts en étude d'impact ou en étude environnementale. Notre comité est essentiellement un groupe de pression issu du milieu et qui oeuvre d'une façon constante sur le dossier de l'autoroute 30 depuis plus de dix ans.

55 Notre comité a été formé de gens issus du milieu des affaires des régions de la MRC de Champlain, Roussillon, Beauharnois-Salaberry, Vaudreuil-Soulanges et Haut-Saint-Laurent. Il y a deux ans, soit après l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation du CAR du tronçon ouest, le comité s'est restructuré pour donner plus de place au milieu politique.

60 Au cours des dix dernières années, le comité s'est avéré, à de nombreuses occasions, le porte-parole officiel sur le dossier de l'autoroute 30 pour de nombreux organismes locaux et régionaux. Notons, entre autres, la Table de concertation des préfets de la Montérégie, le Conseil régional de développement de la Montérégie, le CRDM, les MRC du Suroît, etc, et ce, sans parler des autres partenaires du dossier avec qui nous avons oeuvré, tels que
65 l'Association des camionneurs du Québec, le Conseil du patronat, la Chambre de commerce de la Rive-Sud, etc.

70 Si nous sommes, aujourd'hui, rendus si près de la réalisation concrète et définitive de cette autoroute, c'est tout simplement le résultat et le fruit de plus de dix ans de consultation du milieu et de démarches stratégiques de suivi du dossier.

75 De tous les projets de développement économique à avoir été reconnus dans le passé comme prioritaires en Montérégie depuis les dix dernières années, le prolongement de l'autoroute 30 s'est de toute évidence révélé le dossier prioritaire aux yeux de tous les décideurs.

80 L'unanimité et le consensus sur le fondement et la justification du projet ne font aucun doute, tant auprès des élus, des industriels, des gens d'affaires que de la population en général. Le BAPE émettait d'ailleurs, en 1997, un avis favorable au dossier dans le cadre des audiences publiques sur le tronçon ouest de l'autoroute 30. Voilà qu'il a maintenant à se prononcer pour un dernier tronçon d'au plus 7 kilomètres pouvant permettre de finalement boucler la boucle de cette infrastructure routière, qui comptera 151 kilomètres une fois terminée. Les présentes audiences ne portent donc en réalité que sur les derniers 4,6 % de la distance totale du trajet de l'autoroute 30. L'obtention du CAR de ce dernier tronçon viendra donc finaliser ce projet entrepris il y a plusieurs années.

85 Sans reprendre en détail toutes les raisons faisant de ce dossier une priorité, notons, entre autres, quelques raisons énumérées plus en détail au mémoire que notre comité a déposé, à savoir:

90 90 % de la valeur des expéditions manufacturières québécoises destinées aux États-Unis transitent par les voies routières de la Montérégie. De plus, la Montérégie occupe le deuxième rang au Québec pour la production manufacturière avec 16,3 Md\$ par année et la première en expédition vers les États-Unis. Le marché américain est donc un marché dominant pour la Montérégie et l'axe de l'autoroute 20 à l'extrémité ouest se veut un accès principal vers l'Ontario et le mid-west américain.

95 L'autoroute 30 se veut un prolongement naturel de l'autoroute 20. La complétion de l'autoroute 30 permettra donc de contourner l'île de Montréal et viendra intégrer les réseaux routiers de l'autoroute 40, 20, 15, 10 et 35.

100 En l'an 2000, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain a confié un mandat à la firme Roche Deluc afin d'analyser de façon globale la problématique actuelle du transport de personnes et de marchandises pour la grande région de Montréal et trouver des solutions pour optimiser l'utilisation des infrastructures sous la responsabilité de la Société.

105 L'étude de la firme Roche Deluc trace un portrait très pessimiste de la situation si aucune action rapide n'est entreprise. À défaut d'agir dès maintenant, les projections sont à l'effet que d'ici cinq ans (Horizon 2005), la situation sur le transport des marchandises sera menaçante et qu'il y aura étranglement de la grande région de Montréal d'ici dix ans. La firme Roche Deluc a quantifié pour Montréal, pour l'année 96, le coût de la congestion routière à 401 M\$ en perte de
110 temps, sans compter les répercussions des incidents et accidents, ainsi que les mêmes pertes causées pour la Rive-Sud.

Les deux solutions préconisées par l'étude de Roche Deluc afin de désengorger les ponts et réduire les problématiques de l'accès à l'île de Montréal sont les suivantes:

115 X prévoir un système (monorail) de train léger sur l'estacade du pont Champlain afin de faciliter le transport des personnes;

120 X finaliser l'autoroute 30 afin d'offrir une voie de contournement au sud de l'île de Montréal.

Cette étude est d'autant plus révélatrice qu'elle émane d'un organisme tout à fait extérieur au dossier de l'autoroute 30 procurant à ses conclusions une grande signification.

125 La priorité de concrétiser l'autoroute 30 ne revêt aucun doute pour le milieu. Ce dossier attendu depuis plus d'une quarantaine d'années fait l'unanimité au sein de la population de la région et des intervenants politiques touchés par l'ensemble du projet. Au niveau du Conseil régional de développement de la Montérégie, le CRDM, ce projet a fait l'objet à de nombreuses

130 reprises d'une identification prioritaire aux différents sommets économiques et il est toujours apparu en tête de liste à sa grille d'interventions. Ce dossier reçoit aussi l'accord des intervenants socio-économiques de l'ensemble de la Montérégie.

135 Le dossier de l'autoroute 30 est passé, au cours des quarante dernières années, d'un projet de niveau local à celui d'un niveau régional et maintenant, même national. En plus de faire l'unanimité à l'échelle locale et régionale, ce projet a reçu récemment l'aval des paliers provincial et fédéral. Le gouvernement du Québec l'a d'abord confirmé via l'annonce de son Plan de transport de la grande région de Montréal produit au début de l'année 2000 et par la suite, par les avis émis par son ministre des Transports. Les propos de monsieur Chevrette en mai 140 2001 et de madame Marois, ministre des Finances, en octobre dernier sont venus reconfirmer l'importance et la priorité données à ce dossier.

145 Au niveau fédéral, les ministres Paul Martin aux Finances et David Collenette, Transports, ont indiqué à la Chambre des communes, en février dernier, que le projet de l'autoroute 30 se veut, avec trois autres projets de transport, une priorité nationale. Ottawa confirmait par le fait même l'importance stratégique de ce projet au niveau canadien et garantissait son inclusion au nouveau programme de fonds d'infrastructure devant entrer en vigueur dès le mois d'avril prochain.

150 Tous les intervenants locaux, régionaux, provinciaux et nationaux sont donc d'accord pour établir que le dossier de l'autoroute 30 est un dossier prioritaire et structurant pour l'économie. Les gouvernements disposent, de plus, de toutes les autorisations nécessaires afin de compléter ce projet, à l'exception du tronçon de 7 kilomètres faisant actuellement l'objet de la présente audience publique.

155 Le Comité se dit confiant que les commissaires sauront tenir compte de l'importance de ce dossier pour l'ensemble de la population et qu'ils sauront prendre les meilleures décisions dans l'intérêt des contribuables et trouver un juste équilibre entre les intérêts collectifs et particuliers de chacun.

160 Il va de soi que ce projet, même s'il se veut très important pour tous, présente quand même des oppositions quant à son tracé. Celui-ci ne peut, en effet, faire l'unanimité. Les avantages que peuvent y retrouver certains représentent souvent des inconvénients pour certains autres, et vice versa. Par contre, même en l'absence d'un consensus parfait sur le tracé, le milieu est d'accord sur l'importance et l'obligation de finaliser ce projet.

165 Tel que nous le mentionnions en début de texte, le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 n'a aucunement la prétention d'affirmer posséder l'expertise ni la compétence pour déterminer de façon technique le tracé à privilégier dans le cadre du projet et ce, dans l'intérêt des riverains et des citoyens de ce secteur.

170 Le travail effectué par le comité depuis plus de dix ans, dans le cadre des études d'impact, autant au niveau du tronçon ouest que pour celui présentement en audience publique,

se sera toujours révélé un travail de groupe de pression ayant à s'assurer que le promoteur mette tout en oeuvre pour respecter l'échéancier de réalisation et les intérêts du milieu.

175

À cet effet, le comité a, au cours des six dernières années, et ce d'une façon régulière, à raison d'un minimum de quatre fois par année, rencontré le promoteur pour le présent dossier afin de s'assurer qu'il mette tout en oeuvre pour que le projet progresse. En nous basant sur ce suivi, notre comité ne peut qu'entériner la recommandation du promoteur tant au niveau du choix du tracé que des mesures de mitigation mises en place. Cet appui repose sur une série de facteurs que notre comité a pu vérifier au cours des années, à savoir:

180

X le promoteur a procédé à l'engagement d'experts compétents et reconnus dans la réalisation d'études d'impact;

185

X le promoteur a investi les sommes nécessaires à la réalisation d'une étude sérieuse. Le budget n'a jamais, à notre point de vue, été un problème pouvant limiter la qualité des études effectuées;

190

X le promoteur a délégué du personnel suffisant et compétent pour réaliser les études et aussi rencontrer les intervenants afin d'expliquer le projet et tenir compte des préoccupations du milieu;

195

X le promoteur a pris le temps nécessaire, et parfois plus qu'il n'en fallait, pour réaliser une étude sérieuse. L'étude d'impact s'est échelonnée sur une période de près de six ans, ce qui se veut relativement long en tenant compte qu'il s'agit d'un tronçon de 7 kilomètres;

200

X le promoteur a tenu compte des demandes du secteur. Le coût révisé des travaux pour ce projet au cours des trois dernières années en est une preuve tangible.

En plus des raisons décrites précédemment, notre comité appuie les recommandations du promoteur quant au choix du tracé pour les raisons suivantes:

205

X le promoteur est propriétaire des emprises nécessaires à la réalisation de travaux;

X le tracé de l'autoroute 30 dans l'emprise de la route 132 est connu depuis au moins le début des années 1970;

210

X le tracé de l'autoroute 30 dans l'emprise de la route 132 apparaît depuis de nombreuses années au schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon;

215

X les quatre municipalités riveraines qui ont la responsabilité du développement de ce secteur et qui possèdent l'autorité nécessaire à l'émission des permis de construction connaissent très bien l'existence de ces emprises;

X le milieu agricole a appuyé le tracé de l'autoroute 30 lors de la tenue des audiences publiques du tronçon ouest, en prenant en considération le tracé global du projet, à savoir le maintien du tracé de la route 132 au présent tronçon.

220 Notre comité est très conscient des problèmes à court terme que la construction d'un tel projet pourra créer à la rentabilité des entreprises commerciales situées au frontage de la route 132. Par contre, nous croyons qu'il est possible pour le promoteur de prévoir des méthodes de construction adéquates permettant de tenir compte de leurs préoccupations, à savoir, entre
225 autres: toujours permettre l'accès aux commerces; minimiser les problèmes de bruit et de poussière; réduire au minimum le temps des travaux réalisés face à un commerce; informer quotidiennement les commerçants sur l'évolution des travaux; afficher dans les journaux et autres médias d'information l'évolution des travaux, etc.

230 En guise de conclusion, nous vous rappelons que l'autoroute 30 fait l'unanimité et le consensus depuis plus de 15 ans. L'autoroute 30 est désormais reconnue comme une priorité nationale en matière de transport et se veut essentielle au développement économique de la Montérégie et une voie de contournement de l'île de Montréal en guise de solution au problème de congestion et de mobilisation sur l'île de Montréal.

235 Pour l'ensemble de ces raisons et pour le bien-être de la Montérégie et de la grande région de Montréal, il nous apparaît nécessaire, madame et monsieur le commissaire, que l'intérêt collectif doive primer dans un tel genre de dossier, d'autant plus qu'il est reconnu comme prioritaire et urgent pour quantités d'intervenants.

240 Si l'on s'arrête plus spécifiquement au tronçon est entre Candiac et Sainte-Catherine, qui nous rassemble tous aujourd'hui, cela fait déjà six ans que le dossier chemine et pas moins de quatre ans qu'il est de notoriété publique, alors que le MTQ le rendait public en 1998.

245 Sans disposer de toute l'expertise et des données nous permettant de statuer de façon non équivoque sur le tracé à privilégier, il n'en demeure pas moins qu'à la lumière des informations disponibles, le tracé nord via l'emprise de la route 132 nous apparaît être celui de moindre impact et le plus susceptible de respecter l'urgence du dossier en termes de procédure et d'échéancier de réalisation.

250 Il appert de plus, à première vue, que l'option nord du tracé comporte intrinsèquement moins de perturbation sur le milieu récepteur, étant donné que la configuration et la vocation des espaces touchés sont déjà de nature urbaine et que les emprises appartiennent déjà au promoteur.

255 C'est donc avec confiance et conviction que nous anticipons l'analyse que feront le BAPE et ses commissaires de la teneur de ces audiences publiques. Et nous sommes persuadés qu'ils sauront traiter ce dossier avec responsabilité et professionnalisme, tout en étant conscients de la prémisse d'urgence qui prévaut à l'origine de la question qui nous réunit ici, aujourd'hui.

260

Madame la présidente, monsieur le commissaire, nous vous remercions de votre attention et vous souhaitons la meilleure des réflexions.

LA PRÉSIDENTE :

265

Merci pour votre mémoire. On a quelques questions complémentaires à vous adresser.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

270

Oui. Monsieur Côté, dans la partie analyse de votre mémoire, vous rappelez à un moment donné:

275

Tous les intervenants locaux, régionaux, provinciaux, nationaux donc sont d'accord pour établir que le dossier de l'autoroute 30 est un dossier prioritaire et structurant pour l'économie. Les gouvernements disposent, de plus, de toutes les autorisations nécessaires afin de compléter ce projet, à l'exception du tronçon de 7 kilomètres.

280

Étant donné justement la composition du Comité d'actions qui me semble couvrir assez bien l'ensemble de la région et être constitué de gens qui sont préoccupés depuis longtemps par la problématique, qui l'ont étudiée, ainsi de suite, et sachant que le tronçon en question passe en ce moment à travers quatre municipalités, même la frontière des municipalités, elle traverse plus ou moins l'emprise de la 132 à plusieurs endroits, quel rôle voyez-vous, quel rôle devraient jouer, selon vous, les municipalités advenant la réalisation du projet, notamment face, par exemple, à l'utilisation des terrains riverains de la future autoroute, en présumant qu'elle est dans l'axe de la 132, ou encore pour répondre aux besoins ou aux inquiétudes des citoyens en matière de bruit ou en matière de qualité de l'air ou encore de difficulté d'accès ou du fait que l'autoroute constituerait selon certains une fracture, si vous voulez, dans le territoire?

285

290

Dans le fond, on sait que le ministère des Transports serait le maître d'oeuvre du projet, mais en complément du ministère des Transports, quel rôle voyez-vous? Surtout, là je pense aux municipalités concernées.

M. JEAN-NOËL CÔTÉ :

295

Écoutez, ce n'est pas comme président du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 que je vais vous répondre parce que, dans le fond, ce n'est pas notre rôle non plus de regarder terre à terre. Notre vocation, nos objectifs au niveau du comité, nous, c'est que l'autoroute 30 se réalise et de pousser au niveau des gouvernements, au niveau des problèmes qui peuvent survenir, pour que ça se réalise.

300

Je vais répondre quand même à votre question, puis c'est plus Jean-Noël Côté parce que j'ai un peu d'expérience au niveau de la construction. Je pense qu'effectivement, ça va amener beaucoup de problèmes durant la construction. Et c'est plus dans ce sens-là que vous

305 voulez avoir une réponse. Il va y avoir des problèmes de poussière, de bruit, de problèmes d'accès aux commerces.

310 Je pense que les municipalités vont avoir le rôle qu'ils doivent jouer comme maître d'oeuvre aussi quand eux autres mêmes font des travaux importants sur leur territoire. Ils vont avoir à intervenir avec le ministère des Transports, puis d'essayer de penser, au niveau de leurs citoyens, sur les mesures qui peuvent être mises en place pour prendre en sorte les intérêts des riverains, des commerçants. Puis il n'y en a pas un qui est pareil.

315 Exemple. Il y a des types de commerces que leur préoccupation, c'est que les gens doivent se rendre à pied. Il y en a d'autres, c'est une question de stationnement. Ça fait que chaque cas doit être traité séparément. Et je pense que c'est le rôle de la municipalité de prendre les intérêts de ces commerçants durant la construction. Parce qu'on parle, les échéanciers du ministère des Transports parlent de trois ans, mais on se comprend bien, c'est trois ans peut-être à quatre mois, cinq mois dans l'été. Donc, c'est ciblé dans des périodes très précises.

320 Je pense que le rôle des municipalités doit être à ce niveau-là.

M. GUY LONGTIN :

325 Si je peux me permettre, Jean-Noël, aussi, j'ai assisté à une intervention publique tantôt et il est question éventuellement, pendant la phase des travaux, d'avoir un comité formé du milieu municipal avec les gens du ministère, le promoteur, pour voir à la bonne suite des travaux, pour que tout soit... un genre de *comité de vigilance+ qui pourra suivre l'évolution des travaux tout au cours pour s'assurer que toutes les doléances municipales, entre autres, soient respectées, soient conformes, ni plus ni moins.

330

M. JEAN PARÉ, commissaire :

335 Vous embarquez sur une réponse à ma deuxième question, monsieur Longtin. Ce qui est bien. Donc, ça veut dire que, enfin, peut-être nos préoccupations se rejoignent. Parce qu'effectivement, vous parlez en termes très généraux des mesures pendant la construction, en disant:

340 **(...) toujours permettre l'accès aux commerces, minimiser les problèmes de bruit et de poussière...+*

etc. Or, comme je vois que votre comité comprend des gens d'affaires, je me demandais si à l'occasion de vos travaux, même si ce n'est pas votre premier rôle, vous aviez
345 pensé en termes plus précis au genre de mesures qui pourraient être prises.

M. JEAN-NOËL CÔTÉ :

Non.

350

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Je pose la question, parce qu'il y a quand même eu des préoccupations très concrètes qui ont été exprimées par certains commerçants ou par certains propriétaires fonciers.

355

M. JEAN-NOËL CÔTÉ :

Non. Puis je vais vous expliquer pourquoi. C'est parce qu'il y a trois ans, en 98, quand le ministère des Transports a rendu public le rapport, il y a un comité qui s'est formé en région, ici, qui est le Comité intermunicipal. Notre comité les a rencontrés à trois occasions; on a échangé. Puis ces gens-là ont pris en main la responsabilité et le rôle d'aller rencontrer les gens ici puis d'intervenir.

360

Puis c'est encore beaucoup mieux parce que, nous, on a l'intérêt du dossier de l'autoroute 30, si je peux m'exprimer ainsi, at large, mais ce que ces gens-là avaient à regarder, c'est sur le tronçon de 7 kilomètres, de regarder les impacts que ça pouvait toucher à leurs gens. Puis il y avait deux représentants de municipalités. Ça fait que je pense qu'ils étaient beaucoup mieux placés que nous pour s'occuper de ces problèmes-là.

365

Ça ne nous empêche pas que c'est quand même une préoccupation. Nous, si ça pouvait nuire au dossier, on s'en informait. Mais tout semblait bien aller, quand même.

370

M. JEAN PARÉ, commissaire :

375

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

380

Monsieur Côté justement, vous avez choisi de défendre le dossier au plan de sa justification et de sa raison d'être, d'axer tous vos efforts dans ce sens-là, si on comprend bien votre message.

385

Justement, dans votre rapport, en page 20, vous citez une étude qui a été réalisée en l'an 2000 par la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, qui dit que:

**L'étude de la firme Roche trace un portrait très pessimiste de la situation si aucune action rapide n'est entreprise à l'horizon 2005.+*

390

Maintenant, hier, on a vu que le tronçon ouest, même si tout démarre rapidement, c'est autour de 2007 que cette partie de tronçon serait complétée. Donc, même si les travaux débutaient dès l'automne ici, là, pour le tronçon qu'on étudie, il n'en demeure pas moins que le contournement complet de Montréal ne pourrait être complété avant 2007. C'est quand même du temps encore à venir devant nous.

395

Est-ce que vous pensez que justement, il y a des mesures qui pourraient être prises pour faire en sorte qu'il y ait un peu moins de problèmes? Même si on met tous nos efforts pour réaliser rapidement, on sait qu'il y a un projet pour l'autoroute Métropolitaine aussi. Alors, peut-être que les camions ou les automobiles qui se dirigent vers l'Ontario vont avoir envie de trouver d'autres options. Est-ce que vous avez des choses à nous dire qui pourraient...

400

M. JEAN-NOËL CÔTÉ :

405

Bien, moi, je ne partage pas l'opinion du ministère des Transports sur le 2007. Parce que nous aussi, ils nous ont dit ça, là, mais ça, on pourrait en reparler plus en détail.

410

Je pense que le cheminement critique du dossier de l'autoroute 30 a toujours été le tronçon ouest et non pas le tronçon est. Parce que le tronçon est, c'est un tronçon qui est beaucoup plus court, il pouvait se réaliser plus rapidement. Si on parle du tronçon qui est recommandé, le tronçon nord, le ministère des Transports est propriétaire de ses emprises, donc ça peut se réaliser beaucoup plus rapidement.

415

Qu'est-ce qui va faire en sorte que le dossier de l'autoroute 30 va se réaliser, à mon sens, beaucoup plus rapidement qu'on pense, c'est le fait que c'est sûr et certain que, depuis deux ans, le dossier de l'autoroute 30 va passer par le privé, par le péage, par la privatisation. Ça avait été soulevé lors des audiences du BAPE en 97. Le milieu, nous, on a toujours dit

qu'on préférerait ne pas avoir de postes de péage, mais on dit: *Si c'est le prix à payer, on est prêts à l'avoir pour avoir l'autoroute 30.+

420 Mais je pense que depuis deux ans, c'est clair, l'autoroute 30 passe par de la privatisation. Le privé ne prendra pas cinq ans à bâtir une infrastructure qui veut se rentabiliser. Le privé, la capitalisation est importante et la rentabilisation est importante.

425 Ça fait que c'est pour ça, je ne suis pas nécessairement d'accord avec l'échéancier du ministère des Transports quand ils disent en 97. Le jour où les gouvernements vont s'asseoir puis il va y avoir une entente tripartite, fédérale, provinciale et privée, ça va aller beaucoup plus rapidement qu'on pense. Puis je pense que ce que le rapport de Roche Deluc est venu dire, il est venu dire un peu ce que tout le monde pensait, c'est que pour Montréal, c'est urgent que l'autoroute 30 se fasse pour avoir un contournement.

430 Est-ce que ça va être en 2006? Est-ce que ça va être en 2007 ou en 2005 ou... peu importe, nous, on dit que ça peut se faire en trois ans, quatre ans. Mais l'échéancier n'est pas important. Ce qui est important, c'est qu'au moment où on se parle, les plans ne sont pas faits, ce n'est pas finalisé. C'est que c'est une urgence. Si ça peut se faire en trois ans, tant mieux; 435 mais si ça prend quatre ans, ce sera quatre ans. Mais si ça prend quatre ans réellement, puis on se décide dans deux ans, ça va faire six ans, ça.

440 Ça fait que ce qui est important de retenir, c'est que le dossier de l'autoroute 30, au moment où on se parle et depuis un an, c'est une urgence. C'est une urgence parce que les gens ont compris que c'est une urgence pour Montréal, pour la Montérégie, pour le Québec au complet, puis je pense que les intervenants s'en viennent là-dedans.

LA PRÉSIDENTE :

445 Merci pour votre témoignage.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci.

450

M. JEAN-NOËL CÔTÉ :

C'est moi qui vous remercie.

455 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous invitons maintenant la MRC de Beauharnois-Salaberry.

M. YVES DAOUST :

460

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

465

Bonjour!

M. YVES DAoust :

470

Mon nom est Yves Daoust, préfet de la MRC Beauharnois-Salaberry, maire de Saint-Louis-de-Gonzague, président de la Table des préfets de la Montérégie. Et à mes côtés, madame Linda Phaneuf, directrice générale de la MRC de Beauharnois-Salaberry.

On a préparé un résumé un peu du mémoire. Donc, je vous fais la lecture du résumé.

475

Le prolongement de l'autoroute 30, voilà 40 ans qu'on en parle.

Ce dossier est d'ailleurs un vieux cheval de bataille de la MRC depuis 20 ans. Si on ne lâche pas prise, c'est que la MRC a tout à gagner de la réalisation de cette autoroute.

480

C'est avec optimisme que nous prenons d'ailleurs part à ces audiences qui, nous l'espérons, permettront à leur conclusion de boucler la boucle de ce dossier qui a déjà trop duré.

485

Même si les présentes audiences publiques portent sur le tronçon est de l'autoroute 30 sur le territoire de la MRC de Roussillon, la MRC de Beauharnois-Salaberry se sent aussi très concernée, étant donné qu'elle sera aussi traversée du tracé de l'autoroute 30 et du fait que la réalisation de ce projet de transport doit uniquement être vue et planifiée dans sa globalité et sa totalité, et non plus morcelée par tronçons comme elle l'a toujours été.

490

Il y a déjà cinq ans, en 97, la MRC participait à ce même genre d'exercice devant les commissaires du BAPE pour le tronçon ouest de l'autoroute 30 traversant son territoire, soit le tronçon allant de Châteauguay à l'autoroute 20. Des audiences publiques pour lesquelles d'ailleurs le BAPE et la CPTAQ ont émis des avis favorables, en 98, et un tronçon pour lequel le Conseil des ministres a adopté l'année suivante, soit en 99, un décret confirmant l'émission d'un certificat d'autorisation de réalisation.

495

Les raisons et motifs alors invoqués, en 97, par la MRC pour l'obtention de l'autoroute 30 demeurent, aujourd'hui, les mêmes:

500

X notre MRC, avec celle du Haut-Saint-Laurent, forme le seul secteur géographique à la périphérie immédiate de Montréal à ne pas être raccordé avec le réseau routier supérieur du Québec;

X l'absence de ce raccordement autoroutier rend l'économie de la MRC, sur le plan du transport, dépendante des routes 132 et 201 comme voies de développement économique. Ces routes ne répondent plus d'ailleurs aux exigences modernes du transport: génératrices de risques et de nuisances; leur capacité d'accueil des véhicules est surchargée; elles sont non sécuritaires et dangereuses; il y a conflit d'usages, beaucoup de matières dangereuses sur la route 132 qui traverse des zones d'écoles, des noyaux villageois; nombreuses variations de limites de vitesse, entrées de cours, zones scolaires, feux de circulation, arrêts obligatoires;

X par surcroît, nos entreprises doivent composer et, dirions-nous, lutter avec le caractère insulaire de la région et la problématique des liens interrives: ponts Larocque et Saint-Louis, pont Mgr Langlois et tunnel Melocheville;

X cet isolement et cet enclavement au chapitre du transport constituent de véritables facteurs inhibiteurs de l'essor régional et un frein indéniable au développement économique de notre territoire.

La population de la MRC stagne depuis 20 ans; 1996-2001, régression démographique de la MRC de 1,1 %; la population plus vieille que la Montérégie et le Québec.

Je reviens un peu sur le point avant. Lorsqu'on regarde l'évolution démographique des MRC en périphérie de Montréal, avec l'évolution démographique que ces MRC-là ont eue comparativement à nous, bien, on se doit de douter que l'avenue d'une autoroute dans notre secteur va nous aider à freiner l'évasion de nos gens.

Population moins scolarisée que la Montérégie et le Québec; le revenu moyen des ménages est aussi inférieur; la proportion des familles pauvres, 2e en importance en Montérégie; taux de chômage, 12,7 %, supérieur à la Montérégie, à celui du Québec; proportion de prestataires d'aide sociale à 12,5 %, supérieur à la Montérégie et au Québec.

Nous ne prétendons pas que cet état de la situation est exclusivement attribuable à l'absence de l'autoroute sur le territoire de la MRC, mais il est indubitable à nos yeux qu'elle en constitue un facteur non négligeable.

L'autoroute 30 ne se révélera pas non seulement favorable pour le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, mais pour l'ensemble de la Montérégie.

Voilà maintenant 15 ans que le dossier du prolongement de l'autoroute 30 fait priorité en Montérégie.

Il est incompréhensible de voir que la Montérégie, seconde plus importante région démographique au Québec après Montréal, 1,25 millions de personnes et seconde aussi en importance quant aux activités manufacturières, ne puisse profiter d'un levier de développement économique d'envergure comme l'autoroute 30. Actuellement, l'autoroute est incomplète, discontinuée et inachevée sur le territoire montérégien.

550 Cette situation est pour le moins difficile à saisir, alors que 90 % de la valeur des expéditions manufacturières québécoises destinées aux États-Unis transitent par la Montérégie.

555 À l'exclusion de prendre le réseau routier de l'île de Montréal, le seul accès vers l'ouest (l'Ontario, Grands Lacs, Midwest américain) pour les entreprises de la Montérégie, c'est de prendre la 132 et de passer par notre MRC pour accéder à l'autoroute 20 et 40. Tout un tour de force!

560 L'autoroute 30 constituerait, de plus, sur la Rive-Sud, la voie de contournement essentielle dont a tant besoin Montréal, notamment en termes de décongestion de son réseau routier. De plus, Montréal est la seule métropole nord-américaine à ne pas disposer de voie de contournement.

565 L'autoroute 30 constituerait, par ailleurs, le prolongement logique et naturel de l'autoroute 20. L'autoroute 20, c'est une autoroute transcanadienne qui traverse en plein coeur de Montréal. Ce n'est peut-être pas la meilleure solution qu'on a présentement pour ça.

570 Bref, pour l'économie de la Montérégie, l'autoroute 30 est synonyme de: meilleure accessibilité aux marchés ontarien et américain; fluidité de transport; rapidité du temps de livraison; élimination du trafic de transit sur l'île de Montréal; sécurité routière, développement économique; accroissement des échanges commerciaux.

575 Même si le caractère prioritaire de l'autoroute 30 est reconnu depuis 15 ans à l'échelle montérégienne, le dossier de transport a enregistré des pas de géant au cours des cinq dernières années, soit depuis la tenue des audiences publiques du BAPE en 97 pour le tronçon ouest.

580 Depuis cette date, en effet, l'autoroute 30 est devenue une priorité à l'échelle nationale et son urgence est partagée par la quantité d'élus, d'organismes de développement économique et de gens d'affaires.

585 Mêmes les deux paliers de gouvernement en ont reconnu sa priorité et ont affirmé disposer des sommes budgétaires nécessaires à sa réalisation.

590 Je vais vous énumérer quelques faits marquants: 1998, avis favorables du BAPE et de la CPTAQ, tronçon ouest; 1999, émission du certificat d'autorisation de réalisation pour le tronçon ouest suite à l'adoption du décret du Conseil des ministres; 2000, engagement du gouvernement libéral fédéral de construire deux ponts et 14 kilomètres de l'autoroute; 2001, dépôt par le gouvernement du Québec d'une proposition de financement de l'autoroute 30, 50-50; 2001, au dépôt du budget fédéral par le ministre fédéral des Finances, monsieur Paul Martin annonce une fondation pour les infrastructures stratégiques; 2002, annonce par Ottawa qu'un programme se substituera à la fondation et confirmation en février par messieurs Martin, Collenette et Manley que la 30 constitue bel et bien une priorité nationale.

595 Dans un dossier local et régional, au début, la 30 est devenue un dossier d'envergure nationale. L'autoroute 30 rassemble l'appui d'organismes aussi influents que: le Conseil régional de développement de la Montérégie; Table de concertation des préfets; les maires de Laval, Longueuil, ainsi que Montréal; Conseil du patronat du Québec; l'Association du camionnage; Chambre de commerce et différents autres organismes.

600 L'appui et l'engagement des gouvernements envers ce dossier se traduisent de différentes façons: l'engagement du gouvernement fédéral, en novembre 2000, de construire deux ponts et 14 kilomètres de l'autoroute; offre de partenariat par Québec, en avril 2001, quant au financement de l'autoroute; confirmation le mois dernier par Ottawa que la 30 est l'une des quatre priorités nationales en matière de transport.

605 Il est temps de boucler la boucle de ce dossier. 109 kilomètres de l'autoroute réalisés jusqu'ici, morcelés en 11 tronçons, sur une période de 28 ans! Comble de l'étonnement: la liaison initialement prévue entre les points d'origine et de destination de l'autoroute reste toujours à faire.

610 Il importe donc de compléter l'autoroute dans sa globalité et sa totalité.

615 Les conditions pour la terminer sont présentes: les avis favorables du BAPE et de la CPTAQ, de même que le CAR, ont été obtenus pour le tronçon ouest, et l'autoroute 30 est déjà prévue aux différents schémas d'aménagement des MRC concernées, et des règlements de contrôle intérimaire protégeant les emprises ont été adoptés.

Il ne faudrait pas qu'un tronçon de 7 kilomètres (4,6 % du trajet total sur les 151 kilomètres que comptera l'autoroute 30 une fois terminée) ne vienne compromettre et ajouter d'autres délais interminables à sa réalisation définitive.

620 Le tracé projeté et favorisé par le promoteur au tronçon est de l'autoroute 30 nous apparaît être celui de moindre impact. Il répond, selon nous, aux objectifs du projet, de même qu'aux politiques et orientations gouvernementales, tout en représentant des délais de réalisation plus limités.

625 La MRC souhaite une décision juste et éclairée des commissaires qui, nous espérons, tiendra compte de l'intérêt de la collectivité québécoise et du contexte extraordinairement favorable, particulièrement au plan politique et national, qui s'offre à sa réalisation.

630 En conclusion, on va rappeler quelques faits, les raisons devant motiver la réalisation définitive de l'autoroute 30: briser l'isolement de la MRC; suppléer à la déficience des routes 132 et 201; relancer l'économie atrophie de la MRC; offrir aux entreprises de la MRC et de la Montérégie une meilleure accessibilité aux marchés de l'Ontario et des États-Unis; doter la Ville de Montréal d'un lien routier additionnel de haut niveau avec les autres régions du Québec; offrir au trafic de transit une voie de contournement de Montréal sur la Rive-Sud; faire de l'autoroute

635 30 une extension logique et naturelle de l'autoroute 20 qui traverse présentement l'île de
Montréal; doter la Montérégie d'une véritable autoroute en continu pouvant maximiser la mobilité
des personnes et des marchandises; implanter un incitatif et un levier économique additionnels
d'importance pour encourager les investissements au Québec.

640 Les conditions favorables et essentielles sont en place: au plan technique, tout est fin
prêt du côté du tronçon ouest (avis favorables de la CPTAQ, le CAR a été obtenu); cette
autoroute fait consensus et unanimité depuis 15 ans; le dossier est reconnu prioritaire et
nécessaire à l'échelle nationale, un sentiment partagé par nombre d'organismes économiques
645 et d'affaires, par les maires des plus grandes villes du Québec; les gouvernements d'Ottawa et
de Québec s'entendent sur le caractère prioritaire de cette autoroute dans une perspective
nationale canadienne et ont même confirmé la disponibilité des sommes budgétaires pour la
réaliser.

650 Tout ce que nous souhaitons, c'est que l'intervention que nous effectuons, aujourd'hui,
devant les membres de cette commission ne s'inscrive pas banalement dans la suite
interminable de représentations sans lendemain auxquelles le dossier de l'autoroute 30 a
malheureusement été trop souvent associé.

655 Nous estimons que la démarche d'aujourd'hui s'inscrit positivement dans la phase de
réalisation définitive de cette autoroute et que cette fois, c'est la bonne.

Nous sommes convaincus que les membres de cette commission sauront traiter et
analyser judicieusement ce dossier de transport avec toute la signification et les implications qu'il
représente. Merci.

660

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Daoust. Dans votre mémoire, vous listez une série de raisons que
vous dénommez de bonnes raisons. En page 18, vous nous dites que:

665

**La réalisation du prolongement de l'autoroute 30 permettrait notamment d'implanter un
incitatif et un levier économique additionnel...+*

X le dernier point de la page 18 X

**... pour les entreprises désireuses de faire des investissements au Québec.+*

670

Est-ce que vous parlez spécifiquement de la Montérégie ou plus particulièrement de la
Montérégie, ou votre propos s'adresse à un plus large territoire?

M. YVES DAOUST :

675

C'est certain que ça s'adresse un peu à la Montérégie. Probablement la région qui va
sentir peut-être plus un incitatif additionnel, c'est au niveau de la MRC Beauharnois-Salaberry.

680 Présentement, nous avons un organisme de développement économique sur notre territoire et c'est certain, lorsqu'on essaie d'attirer des entreprises chez nous, que ce soit des entreprises qui viennent soit du côté ontarien ou du côté américain ou de n'importe quel autre endroit dans le monde, la première chose que ces gens-là regardent, c'est la mobilité: *Comment on fait pour se déplacer? Comment est-ce qu'on fait pour rentrer dans votre région? Comment est-ce qu'on fait pour sortir de votre région?+ Et c'est un gros handicap qu'on
685 rencontre au niveau de notre région.

 Et on a la Corporation de développement économique de la Ville de Valleyfield qui était en place avant la Société de développement économique de la MRC et maintenant, c'est le CLD qui a pris la relève. Et au fil des ans, ces gens-là rencontrent les mêmes objections. C'est notre
690 réseau routier. C'est un handicap majeur pour le développement de la MRC Beauharnois-Salaberry.

 C'est certain que la Montérégie va être touchée dans son ensemble avec la venue de ce lien autoroutier là, mais je pense que nous, on va aussi profiter peut-être un peu plus que la
695 Montérégie là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

 Et quel genre d'entreprises ou d'industries vous voyez qui pourraient être
700 particulièrement intéressées à bénéficier de cet axe-là? Est-ce qu'il y a des entreprises ici qui vous ont livré le message qu'ils seraient prêts à augmenter leur taille si jamais ils avaient une meilleure capacité d'échange avec l'Ontario, le reste du Canada ou les États-Unis, ou si ce serait de nouvelles entreprises?
705

M. YVES DAOUST :

710 Il y a des nouvelles entreprises qui regardent ça présentement. C'est certain qu'il y a des entreprises existantes, qui sont là présentement, qui vivent des problèmes, je veux dire, au niveau de la mobilité. On a à CSX à Beauharnois, que c'est justement un endroit où est-ce que les trains arrivent. Les convois arrivent là; c'est mis sur des camions. Ces camions-là, bien, c'est pour envoyer la marchandise soit aux États-Unis, en Montérégie, à l'extérieur, en Ontario, un peu partout.

715 Ça fait que c'est certain que cette entreprise-là, la journée que l'autoroute 30 va être en place, va avoir beaucoup plus de facilité puis va être beaucoup plus compétitive avec les prix, lorsque tu n'es pas pris dans le trafic pendant des heures et des heures pour venir à bout de sortir de chez vous.

720 Nous avons à Valleyfield, il y a un port de mer à Valleyfield. C'est la même chose. Il y a beaucoup de matériel qui pourrait être acheminé au port et, à partir du port, redistribué vers les régions. Et encore là, bien, on a un problème de lien autoroutier avec ce port-là. Le port de Valleyfield, je pense qu'il n'a jamais pris l'envol qu'il aurait dû prendre. Je pense que l'organisme qui gère le port présentement se débrouille très bien considérant ces circonstances-là. Mais la venue d'un élément, d'une autoroute comme l'autoroute 30 pour venir à bout d'aider à ces organismes-là à être plus compétitifs sur le marché, ça ne nuit pas.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

730 J'aurais une couple de questions à vous poser. La première: êtes-vous en mesure de partager votre expérience sur le cheminement du tronçon ouest, y compris à travers le BAPE ou encore les négociations qui ont été nécessaires avec l'UPA et avec la CPTAQ?

735 En d'autres termes, quelle a été l'implication de la MRC dans le cheminement du tronçon ouest? Et est-ce qu'il y a des éléments de ça, qu'il y aurait lieu de retenir, qui favoriseraient le cheminement du dossier ici?

M. YVES DAOUST :

740 Oui. Linda, ici à côté de moi, a participé à tout le travail avec les gens de l'UPA pour le tronçon ouest. Je pense qu'elle va être en mesure de répondre plus adéquatement à votre question.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

745 Parfait.

Mme LINDA PHANEUF :

750 Je pense que ça a été un large travail de concertation qui s'est fait chez nous depuis le tout début, même à la fin des années 80, au début des années 90 quand on a travaillé sur le tracé optimal.

755 Parce qu'on sait très bien que, historiquement, je pense que les gens, au niveau des audiences qui ont eu lieu chez nous en 1997, on a pu relater qu'il y avait eu plusieurs autres tracés qui avaient été faits depuis les 30 dernières années pour arriver au tracé définitif que l'on connaît. Mais le travail s'est fait tout de suite en collaboration avec l'Union des producteurs agricoles pour identifier vraiment que le tracé était optimal d'un point de vue de planification du territoire et de protection du territoire agricole du Québec.

760 Chez nous, ça a été un petit peu spécial, parce que la MRC a même elle-même présenté une demande d'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole pour qu'on puisse valider nous-mêmes, pour qu'on ait l'opinion de la commission, pour savoir si notre tracé était justement le meilleur tracé au niveau de la protection du territoire agricole.

765 On ne devait pas, en tant que tel, le faire, parce que ça revenait au promoteur de faire une telle demande, mais on a réussi à obtenir de la commission une réponse à cet effet-là, en nous disant très bien qu'ils ne pouvaient pas nous donner une réponse définitive à une telle demande d'autorisation selon, dans le fond, les règles de l'art de la *Loi sur la protection du territoire agricole*, mais ils l'ont fait quand même de façon non officielle.

770 Donc, ça nous a permis tout de suite de travailler et dire que ce tracé-là, effectivement, on était très en mesure de dire que c'était le meilleur tracé pour rejoindre les deux objectifs tant au niveau, si l'on veut, du développement, de l'étalement urbain que de la protection du territoire agricole.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

780 Sur le volet justement négociation avec l'UPA et négociation ou représentation auprès de la CPTAQ, ça a pris combien de temps à peu près?

Mme LINDA PHANEUF :

785 Ça a pris quelques années. Là, je dirais peut-être un deux, trois ans, certain.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Un deux, trois ans.

790 **Mme LINDA PHANEUF :**

Ça a été assez long.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

795

Et est-ce que parmi les tracés envisagés, à un moment donné, il y en avait qui passaient davantage en milieu urbain, qui comprenaient un élément problématique de passer en milieu urbain?

Mme LINDA PHANEUF :

800

805

Historiquement, oui. Parce qu'un des tracés initiaux X ça, je vous parle même avant 1990 X le tracé arrivait à Salaberry-de-Valleyfield et passait par le boulevard Mgr Langlois. Et donc, ce tracé-là effectivement avait été rejeté à l'époque. Mais dans le fond, ce qui arrive, c'est que le tracé a évolué. Arriver à dire, bon, bien, effectivement parce que c'est un tracé qui comportait des contraintes au niveau du milieu urbain, là je vois un petit peu l'élément de justification par rapport au présent tracé.

810

Mais ce qu'on a fait, c'est vraiment de travailler dans sa globalité, comme on dit toujours. Et ce qui était touché beaucoup, ce qui était concerné chez nous, c'était la zone agricole. C'est dans ce sens-là qu'à un moment donné, le tracé a été beaucoup plus réduit pour justement limiter l'impact au niveau de la zone agricole. Donc, c'est pour ça que comme dans d'autres dossiers, au niveau de la planification du territoire, on a voulu, nous autres, travailler comme ça, là.

815

M. JEAN PARÉ, commissaire :

820

Et ce que je comprends de votre réponse, c'est que la MRC elle-même s'est impliquée, a été un acteur important dans cette démarche-là.

Mme LINDA PHANEUF :

Oui, effectivement.

825

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Daoust.

830 **M. YVES DAOUST :**

Oui, on s'est impliqué dès le début. Parce que comme je disais tantôt, l'importance de l'autoroute 30 pour nous, c'est une importance capitale.

835 Et comme Linda disait tantôt, il y a eu tellement de tracés qui ont été déposés sur la table, surtout dans notre secteur, s'il avait fallu que tous ces tronçons-là se réalisent, on ne serait pas ici aujourd'hui parce qu'on aurait des autoroutes tout le tour de chez nous. Mais il reste que le premier tracé s'en venait sur le boulevard Mgr Langlois puis il passait au travers des terres. C'est certain que ça avait un impact assez négatif sur les terres agricoles.

840 Je me souviens d'un autre tracé aussi qui avait été... c'était un peu un tracé pour corriger la problématique du pont Saint-Louis et du pont Larocque. Encore là, on coupait les terres agricoles en deux. Donc, ça, ça fait que c'est pour ça qu'à partir de ce moment-là, on s'est dit: *On serait mieux, en tant que MRC, de s'impliquer nous autres mêmes avec les gens de l'UPA et trouver le tracé qui va créer le moins d'impact sur l'agriculture.+ Et c'est ce qui a été fait avec l'exercice, avec la collaboration de la MRC et de l'UPA.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

850 Une dernière question en ce qui me concerne. L'autre soir, monsieur Derome du CLD Beauharnois-Salaberry est venu présenter le point de vue du CLD. Il y avait quand même -- c'était substantiel. Mais on lui a posé une question à laquelle il n'était pas en mesure de répondre, il nous a laissé entendre que ce serait peut-être davantage la MRC.

855 Sur le schéma général d'affectation et des grandes fonctions territoriales, bon, il y a un réseau vert, et on lui a demandé si ce réseau vert là qui empruntait certains parcours le long du canal de Beauharnois et également le long, je pense, de routes à caractère rural, si on veut, devait s'accrocher, se mailler justement au réseau vert de la MRC de Roussillon.

860 **Mme LINDA PHANEUF :**

Bien sûr. Oui, parce que...

M. JEAN PARÉ, commissaire :

865 Pouvez-vous développer un petit peu?

Mme LINDA PHANEUF :

870

Oui, oui, c'est un fait. Effectivement, c'est un volet très important du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Beauharnois-Salaberry, lequel a été adopté et entré en vigueur en l'an 2000.

875

Vous savez qu'au niveau de la MRC, effectivement, on a identifié notre schéma un réseau régional, un réseau cyclable régional, qui doit se rattacher au plan d'intégration du réseau cyclable de l'ensemble de la Montérégie, auquel fait partie la MRC de Roussillon. La relation, l'interrelation, ce qui est proposé au niveau de notre schéma qui touche la MRC de Roussillon, c'est d'étendre le réseau via la voie ferrée désaffectée. Parce qu'effectivement,

880

chez nous, notre réseau longe le canal de Beauharnois en partie, mais en partie aussi la voie ferrée désaffectée pour laquelle on est locataire avec le ministère des Transports pour un bail de 60 ans.

885

Et bien, c'est sûr que c'est un dossier que, en tant que MRC avec MRC, qu'on travaille graduellement. Des fois, c'est sûr qu'il y a des embûches, qui fait en sorte qu'il n'y a pas nécessairement une volonté, selon certaines périodes. Mais l'objectif, ce n'était pas longeant la voie ferrée, ce serait d'utiliser un autre tronçon possible pour rejoindre vraiment l'ensemble de la MRC de Roussillon, mais aussi l'ensemble de la Montérégie et la région métropolitaine de Montréal.

890

Donc, on investit plusieurs millions de dollars pour au niveau d'un réseau cyclable, que c'est un important élément au niveau économique, mais il faut se rattacher. On ne veut pas demeurer en cul-de-sac.

895

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Merci.

900

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre témoignage.

905

M. YVES DAoust :

Merci beaucoup.

910

LA PRÉSIDENTE :

Nous allons recevoir le Conseil régional de développement de la Montérégie.

M. DENIS LAPOINTE :

915 Bonjour à vous deux! D'abord, merci de nous permettre, au Conseil régional de développement de la Montérégie, de vous soumettre nos commentaires quant à la réalisation du projet de l'autoroute 30 et particulièrement, du maillon, d'un maillon important, celui de Sainte-Catherine et de l'autoroute 15.

920 Je me présente d'abord. Je suis Denis Lapointe. Je suis maire de Salaberry-de-Valleyfield. Alors, vous avez entendu parler de la Municipalité de Salaberry-de-Valleyfield, il y a quelques instants. Je suis aussi membre du conseil d'administration du CRDM. Je suis accompagné de madame Danielle Chevette, qui est directrice générale du CRDM.

Mme DANIELLE CHEVRETTE :

925 Bonjour!

M. DENIS LAPOINTE :

930 Alors, je sais qu'on a un temps relativement court pour faire les présentations et vous avez certainement pris connaissance du mémoire qui vous a été soumis. Donc, en fait, j'entends faire vraiment un résumé et passer au travers des éléments principaux de ce mémoire-là et d'en arriver le plus rapidement possible à la période de questions.

935 En fait, je me sens comme un des représentants élus d'une troisième génération qui vient évidemment parler de l'autoroute 30. Je parle de troisième génération, parce qu'on en parle certainement depuis 35 ans. Et même, mon père, qui a 84 ans, en parlait lorsqu'il était jeune. Alors, je vous dirai... bien, il s'est senti jeune assez longtemps, mais je vous dirai donc que ça fait relativement longtemps qu'on en parle.

940 De nombreuses administrations en ont parlé. De nombreux gouvernements en ont parlé. Je pense que ça a fait l'objet de multiples élections, ce projet-là. Chose certaine, c'est que le consensus, à chaque fois, à chaque fois on a parlé sur le plan politique de la nécessité de le faire; sur le plan économique, de la nécessité de réaliser ce projet-là. Et on arrive à une étape qui est quand même relativement importante.

945 En fait, on retrouve le consensus non seulement des élus locaux, des élus régionaux, mais aussi des élus des paliers supérieurs, gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral, qui en font maintenant une priorité. Donc, je pense qu'en quelque part, on a atteint le point culminant, qui nous fait dire que: *Bien, il faut profiter de cette occasion-là et passer à l'étape réalisation des travaux.+
950

955 On ne prétendra pas, malgré que je sois ingénieur X en fait, ce n'est pas pour ça qu'on m'a nécessairement choisi pour faire la présentation du mémoire X on ne prétend pas procéder à une analyse technique de ce projet-là. Je pense que toutes les instances qui sont passées là-dessus, les bureaux d'ingénieurs, le ministère du Transport du Québec, enfin, toutes les

instances techniques qui ont analysé, revu et passé au peigne fin ce projet-là sont à même, en fait, de vous donner les commentaires techniques et de justifier leur présentation.

960 Il demeure qu'on va évidemment se rattacher aux aspects économiques et aux aspects structurant de la réalisation de ce projet-là. Il est difficile de parler d'une section ou d'un maillon sans parler nécessairement de l'ensemble du projet.

965 Alors, d'abord, quelques mots très brefs sur le CRDM. En fait, le CRDM a été créé en 1987, donc bien après qu'on ait commencé à parler de l'autoroute 30. Mais quand même, c'est devenu, compte tenu de l'importance économique, le dossier de l'autoroute 30 est devenu, déjà à ce moment-là, une priorité.

970 Actuellement, le conseil d'administration est constitué d'une soixantaine de partenaires, d'une vingtaine d'élus municipaux, une quinzaine de représentants provenant des centres locaux de développement, une vingtaine de représentants provenant des principaux secteurs d'activités de la Montérégie et des représentants des Caucus des députés ministériels, incluant madame Marois, qui est la ministre responsable de la Montérégie, et des représentants aussi du Caucus de l'Opposition officielle.

975 Alors, qu'est-ce que c'est le CRDM? Que sont les CRD? Je crois que vous en connaissez un peu l'essence ou l'admission. C'est d'abord et avant tout un organisme qui est voué au développement d'abord, mais un organisme qui doit obtenir ou faire en sorte qu'il y ait un consensus, qu'on réussisse à faire un consensus sur un ensemble de dossiers, non seulement celui de l'autoroute 30, mais sur un ensemble de dossiers sociaux, sur un ensemble
980 de dossiers communautaires, sur un ensemble de dossiers développementaux, environnementaux y inclus.

Alors, j'ai un bout de texte qu'il me semble important de vous lire.

985 **Un consensus unanime de la part de l'ensemble des partenaires de la Montérégie sur la pertinence et la nécessité de procéder, dans les délais les plus raisonnables, à la réalisation complète de l'autoroute 30, c'est-à-dire tant dans la portion est de la Montérégie au niveau de Sorel-Tracy que dans la portion ouest de la région au niveau de Châteauguay jusqu'à l'autoroute 20 dans la MRC Vaudreuil-Soulanges.**

990 Alors, c'est ce consensus-là qui a été atteint, qui a été acquis par l'ensemble des intervenants ou au sein du CRDM et, finalement, qui rejait sur l'ensemble des autres municipalités, l'ensemble des autres intervenants qui font aussi partie de ce qu'on peut appeler une coalition, la coalition de l'autoroute 30, mais aussi la coalition du CRDM.

995 On peut parler des enjeux importants de cette autoroute, de la réalisation de cette autoroute-là. D'abord, compte tenu de la configuration de la Montérégie, c'est un espace, c'est une superficie qui est faite sur la longueur et qui a évidemment deux extrémités mais qui sont extrêmement éloignées les unes des autres. Actuellement, il n'y a pas d'autoroute qui réunit

1000 l'ensemble des territoires de gestion majeure ou des centres administratifs majeurs qui sont
contenus ou qui sont sur ce territoire-là.

Alors, Salaberry-de-Valleyfield, qui est à une extrémité, Saint-Hyacinthe, Sorel, qui est
à une autre extrémité, enfin, l'ensemble de ces partenaires-là ne sont pas réunis par une voie
1005 commune qui permet une interrelation à la fois économique, mais à la fois sociale et
communautaire de l'ensemble du territoire. C'est un élément extrêmement important.

La Montérégie est située à proximité des marchés de l'Ontario, évidemment de par sa
situation géographique, mais aussi des États-Unis. Donc, en fait, l'absence d'un réseau routier
1010 important nous empêche éventuellement d'accéder à des projets économiques majeurs. Et on
pourra à la période de questions en parler.

On parle de la présence de pôles majeurs de développement, de la déficience du
réseau routier. On parle aussi, quand on parle de l'autoroute 30, il y a l'élément Montérégie qui
1015 est important mais il y a un autre élément qui est tout aussi important. Lorsqu'on parle de
l'autoroute 30, on parle aussi de Montréal. On parle de l'engorgement de Montréal. On parle de
la problématique de Montréal, à renouveler ou à réhabiliter l'ensemble de son réseau routier. Et
il n'y a pas de possibilité que Montréal puisse réaliser cette réhabilitation routière là s'il n'y a pas
des voies d'évitement à l'extérieur, si on ne réussit pas à répartir l'ensemble du flux automobile
1020 et du flux de camionnage vers l'extérieur pour ce qui n'est pas nécessaire de passer à l'intérieur
de la Ville de Montréal. Donc, il y a une nécessité essentielle pour les besoins de Montréal de
réaliser une voie de contournement à l'extérieur.

Amélioration de la qualité de vie sur l'ensemble de notre territoire. On a un territoire qui
1025 est relativement disparate, dans le sens que comme on n'y a pas accès, bien, ce n'est pas tous
les services qui sont accessibles pour tout le monde. Sur le plan économique, il y a une
disparité importante, qui vient du fait que les endroits qui sont mieux desservis par un réseau
routier à proximité ont des bénéfices majeurs comparativement à d'autres parties du territoire. Et
Valleyfield est une de ces parties de territoire là, qui est isolée d'une certaine façon, qui ne
1030 reçoit pas tout son compte économique de politique de développement qu'on met en place.

Les coûts, les retards entraînés par l'absence d'une voie d'évitement et qui ont un impact
sur Montréal mais qui ont un impact aussi sur l'ensemble de notre région. Alors, ceux qui ont
vécu, et si vous l'avez vécu vous-même, le trajet de Salaberry-de-Valleyfield par la route 132
1035 pour aller à nos réunions du CRDM à Longueuil, alors si vous avez vécu cette expérience-là,
vous réaliserez que malgré la courte distance en termes de kilométrage, on doit réaliser que ça
prend quand même en termes de temps énormément de temps.

Alors, si ça le fait pour ceux qui voyagent en véhicule automobile, ça le fait d'autant plus
1040 pour les entreprises qui font du commerce, les entreprises de camionnage qui font du
commerce. Et dans un contexte comme ça, bien, elles vont éviter d'avoir à passer sur
l'ensemble de ce territoire-là et elles vont éviter évidemment de développer, de faire du
développement économique sur ces parties de territoire là qui sont beaucoup plus isolées.

1045 On doit dire qu'au niveau des consultations, au cours des années, le CRDM a réalisé
trois grands éléments ou trois grandes étapes de consultation. Et à chaque fois, à chaque
occasion de ces consultations-là, plus de monde encore se sont intéressés et ont défini comme
1050 priorité majeure, comme première priorité, en fait, la réalisation de l'autoroute 30. Alors, dans
les premières consultations, dès la création du CRDM, on a pu constater que la création ou la
mise en place d'un réseau routier sous-régional, interrégion à l'intérieur même de la Montérégie
était la priorité majeure.

Quelques années plus tard, une consultation de plus de 750 intervenants dans les
différents milieux qui composent, en fait, la vie économique et sociale de la Montérégie ont
1055 parrainé la même démarche, ont souhaité de maintenir cette priorité-là. Et quelques années
plus tard, et tout récemment encore, 1 000 personnes qui sont les meneurs de jeux à l'échelle
régional ont aussi appuyé cette démarche-là.

Qu'est-ce que peut faire la réalisation de l'autoroute 30 sur le plan économique ou sur le
1060 plan développemental? Or, évidemment, sur le plan de la construction, sur le plan strictement
de la réalisation de ce projet-là, bien, c'est des investissements X et on vous l'a dit X de plus de
600 000 \$, donc de la création d'emplois directs au moment de la réalisation de ces travaux-là.
Mais au-delà de ça, ce que ça peut réussir à faire, c'est que l'essence même de la réalisation
d'un lien routier, c'est que ça va permettre la mobilité de la main-d'oeuvre.

1065 Un des éléments importants, un des manques dans les extrémités de... une des
faiblesses, dis-je, dans les extrémités de la Montérégie, c'est l'impossibilité X je parle
particulièrement de Salaberry-de-Valleyfield X l'impossibilité d'attirer des cadres supérieurs,
l'impossibilité d'attirer de la main-d'oeuvre spécialisée dans bien des cas parce que c'est difficile
1070 à atteindre ces points de service là.

Alors, dans un contexte comme ça, dans un contexte où on est privé d'une masse de
gens qui ont des spécialités particulières, des cerveaux qui finalement vivent dans des secteurs
un petit peu plus urbains, un petit peu plus urbanisés comme les régions de Longueuil, il y a
1075 une difficulté évidemment pour eux d'utiliser les moyens de transport actuels pour venir chez
nous, y travailler et finalement, éventuellement, y rester, y vivre. Il y a un isolement donc qu'il
faut éventuellement éliminer et la 30 va nous permettre de réaliser, en fait, cet élément-là.

Sur le plan agricole, on peut se poser toutes sortes de questions: qu'est-ce que vient
1080 faire le milieu agricole dans le développement de l'autoroute 30? Alors, là aussi, le CRDM,
avec l'ensemble de ses partenaires, a des projets pour permettre au milieu agricole, qui quand
même constitue une superficie importante du territoire de la Montérégie, permettre à ce milieu
agricole là de consolider le développement de structures lui permettant de faire, éventuellement,
de faire commerce avec les États-Unis ou de faire commerce avec d'autres centres urbains
1085 beaucoup plus importants. Alors, on a des projets qu'on veut éventuellement réaliser, et c'est la
venue de l'autoroute 30 qui va nous permettre de réaliser ces projets-là.

1090 Sur le plan touristique, bien, l'accès dont on vous a parlé tout à l'heure est excessivement important.

1095 Sur le plan du transport, on doit dire que l'ensemble de la Montérégie a développé une expertise au niveau de la mobilité. Quand on parle de mobilité, on parle de transport, mais on parle aussi d'industries qui sont reliées aux activités directes et indirectes de transport. On parle de l'aéronautique, on parle du camionnage, mais on parle d'un port. On parle aussi de la production de pneus, on parle aussi de la production de tôle automobile, on parle de la production de blocs moteur.

1100 On a chez nous une industrie qui est associée au transport et qui a une certaine difficulté à pouvoir se rejoindre parce que, d'une certaine façon, les points de spécialité sont répartis un peu sur le territoire et pourraient profiter et bénéficier d'une certaine synergie que l'autoroute 30 peut leur amener.

1105 Sur le plan municipal, je pense qu'on a réussi avec le temps à faire X je vous l'ai dit tout à l'heure X un consensus. Et c'est important. Ça a demandé, je pense, de la part des élus de beaucoup de municipalités... et encore ce matin, on a pu comprendre que les maires de la région, ici, les maires qui sont davantage concernés par la section qui nous préoccupe particulièrement au niveau de ces audiences publiques là, les maires se sont mis d'accord pour éventuellement accepter le tracé tel qu'il est là. Je pense que ça a pris, au niveau des municipalités, beaucoup d'abnégation pour accepter que finalement le tracé tel qu'on le connaît 1110 aujourd'hui soit accepté, beaucoup d'abnégation de la part des élus, mais aussi de l'UPA, aussi de l'ensemble des intervenants commerciaux, industriels du milieu. Et je pense que le consensus est suffisamment fort aujourd'hui, l'unanimité même est atteinte à ce niveau-là.

1115 Alors, je pense qu'on ne peut plus penser retarder la réalisation de ce travail-là. Comme je vous l'ai dit tantôt, on arrive à la troisième génération à tenter de défendre la réalisation de ce projet-là. Je pense qu'on atteint le point culminant, il faut passer évidemment à l'action.

1120 Je voudrais conclure, en arriver à la conclusion pour vous permettre de poser des questions. Avant d'arriver à vous lire les quatre conclusions que je souhaiterais vous soumettre, que je souhaiterais soumettre au Bureau des audiences publiques, je voudrais très brièvement vous parler de la participation du CRDM au Comité interrégional de transport des marchandises.

1125 Alors, Montréal avait mis en place, il y a quelques années, non pas une équipe mais en fait un comité qui devait se pencher sur la problématique du transport des marchandises dans Montréal. Alors, je pense, par respect pour l'ensemble des régions périphériques, Montréal avait demandé à ces régions-là, dont celle de la Montérégie, de se joindre à ce comité-là et d'y participer.

1130 Et la chose la plus extraordinaire qui s'est passée, je pense que la compréhension des élus de Montréal qui ont fait partie de ce comité-là a été aussi grande au niveau de la réalisation du projet de l'autoroute 30, c'est que la conclusion des travaux qui ont duré deux ans du Comité interrégional était à l'effet que, oui, il était nécessaire et ça devait être une priorité de réaliser

1135 l'autoroute 30 pour le bien non seulement de la Montérégie, pour le bien de l'ensemble de Montréal, le désengorgement de Montréal et les apports économiques qui peuvent éventuellement venir de Montérégie vers Montréal ou qui peuvent éventuellement se stabiliser ou se développer à partir d'une région limitrophe. À ce niveau-là, je pense que Montréal l'a reconnu pleinement et a adhéré à la démarche de réalisation de l'autoroute 30.

1140 Alors, je conclurai, et ce n'est pas la seule organisation qui a conclu au positivisme ou à la nécessité de réaliser l'autoroute 30. La Commission Nicolet l'a aussi considéré. Alors, je conclurai en vous lisant les quatre éléments, les quatre recommandations que nous faisons, que le CRDM fait à la commission du Bureau des audiences publiques sur l'environnement.

1145 Ce que le CRDM souhaite, c'est de ne pas compromettre, d'une manière ou d'une autre, le parachèvement de l'autoroute 30 dans son entier en imposant des études ou des délais supplémentaires à ce qui serait souhaitable pour réaliser cet axe routier le plus tôt possible. Donc, ce qu'on vous dit à travers ça, c'est d'envisager d'autres alternatives que celles qui ont fait un consensus totalement majoritaire, unanime pour la réalisation de ce projet-là. Je pense que l'heure est venue de passer à l'action et d'éliminer cette envie justement d'examiner d'autres aspects.

1150 Le CRDM souhaite aussi que le Bureau des audiences publiques agisse avec diligence et opte pour le tracé offrant le moins d'impact sur l'environnement et présentant la meilleure fluidité pour la circulation des personnes et des marchandises.

1155 Le CRDM souhaite aussi que soit respectés la volonté et les consensus régionaux émanant du CRDM et des partenaires de la Montérégie, lesquels préconisent le parachèvement complet de l'autoroute 30, tant dans la partie est que dans la partie ouest de la Montérégie, et cela dans les plus brefs délais.

1160 Et enfin, le CRDM souhaite s'assurer que si le tracé de la route 132 est retenu, que l'ensemble des travaux X c'est ce qui semble faire encore une fois, ici, l'unanimité X donc que l'ensemble des travaux de construction du tronçon soit réalisé en collaboration étroite avec les gens d'affaires, les commerçants, les industriels qui font partie de cette section-là, qui est quand même stratégique au niveau de l'ensemble du projet, alors ces commerçants qui ont pignon sur rue, sur la route 132, afin de minimiser les impacts d'un tel projet sur l'activité commerciale existante. Alors, ça, en proposant des mesures de mitigation appropriées, et on peut penser, en travaillant avec les gens qui peuvent être touchés par la mise en place de cette infrastructure-là, on peut travailler avec eux à développer justement ces mesures de mitigation.

1170 Je termine ici en vous remerciant de l'écoute que vous avez eue à l'égard de la présentation que j'ai faite et je me mets à votre disposition pour répondre à des questions, si vous le souhaitez.

1175 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Oui, on en a des questions.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1180 Monsieur Lapointe, ce qui est particulièrement intéressant, c'est que le CRD est en mesure de donner un portrait d'ensemble donc de la problématique économique de la Montérégie, puisque votre territoire, c'est la Montérégie, si je comprends bien, at large.

M. DENIS LAPOINTE :

1185

Effectivement.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1190

Vous avez également participé au Comité interrégional sur le transport des marchandises. En termes généraux et sans donner trop de détails, quels sont les autres liens ou moyens que le CRD préconise pour favoriser le déplacement des personnes et des biens soit sur l'ensemble de son territoire ou avec Montréal?

1195

Bien sûr, le sujet qui est à l'étude en ce moment, c'est ce qu'il reste comme tronçon à construire de l'autoroute 30, mais on a évoqué aussi, au moment des audiences publiques, certains aspects du transport des personnes et encore la différence entre les flux de transport locaux ou régionaux, d'une part, puis internationaux.

1200

Disons que dans un monde idéal, la Montérégie, est-ce qu'elle comprendrait d'autres infrastructures en sus de l'autoroute 30?

M. DENIS LAPOINTE :

1205

Bien, en fait, c'est évident que le transport, c'est un équilibre. Il y a le transport des marchandises, le transport des gens, de la population. Il y a le déplacement des gens d'une région à une autre. Et c'est évident qu'il y a d'autres projets sur la table, qui se sont discutés davantage au niveau des municipalités ou des regroupements de municipalités.

1210

On parle d'un train de banlieue qui part de Delson; c'est un projet important qui doit être considéré. On parle d'un train qui traverserait sur l'estacade du pont Victoria; donc, c'est un autre élément qui a été considéré. On parle d'extension du métro, donc de nouvelles stations qui viendraient s'imbriquer ou s'intégrer à l'ensemble du réseau de métro, de transport en commun du Montréal métropolitain. Ce sont tous des éléments qui viennent s'intégrer à l'ensemble du contexte de transport sur l'ensemble du territoire.

1215

Évidemment, le lien ou l'accent qu'on met sur l'autoroute 30 a une saveur commerciale, une saveur développementale sur le plan industriel. Mais il est là aussi pour absorber la très grande partie des déplacements qui se font sur l'ensemble du territoire et, dans bien des cas,

1220 permettre au camionnage en particulier parce que c'est un des aspects importants de pouvoir
circuler, aux marchandises de pouvoir circuler sur l'ensemble du territoire. Et quand j'ai parlé de
synergie tout à l'heure, de faire en sorte que les entreprises existantes sur l'ensemble du
territoire puissent bénéficier de positionnement d'autres entreprises ou des spécialités d'autres
entreprises qui sont situées aux extrémités de l'ensemble du territoire.

1225

Donc, moi, je pense qu'il faut voir le développement des moyens de transport comme
un tout, l'élément principal ou l'élément structurant de toute cette démarche-là étant celui de la
réalisation complète de l'autoroute 30.

1230 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1235

Oui, une seule question pour ma part.

1240 Lorsque des travaux majeurs sont entrepris -- parce que le Bureau d'audiences
publiques, on a examiné des projets souvent qui impliquent des montants considérables en
termes d'infrastructures, souvent dans les régions on essaie de voir comment la région peut en
bénéficier lors de la construction comme telle.

Est-ce qu'il y a une approche qui est examinée ici? Est-ce qu'il y a un processus qui fait
en sorte que les entreprises locales pourraient être mises à contribution?

1245

M. DENIS LAPOINTE :

1250 Je vous dirais qu'avec la création des CLD et le lien qui s'est établi entre les CLD, les
centres locaux de développement, d'une région comme celle de la Montérégie, il s'est
développé des moyens justement pour tirer le maximum de la réalisation de travaux comme ça.

1255 Je vous donnerai comme exemple la réalisation des travaux de la centrale, les travaux
de réhabilitation de la centrale hydroélectrique de Beauharnois. À l'origine, c'était un projet et
c'est encore un projet de 1 Md\$, 1 milliard 200 millions \$. À l'origine, ça devait être un projet
réalisé par des entreprises de grandes spécialités qui venaient de l'extérieur.

1260 Hydro-Québec a accepté de s'asseoir avec les gens du CLD de notre secteur avec
d'autres CLD de l'arrondissement, si on peut dire X il y a trois CLD sur un ensemble de
territoires du sud-ouest, par exemple X et on a dit: *Écoutez, de quelle façon on peut
maximiser les retombées de réalisation, le nombre de travailleurs qui sont là, les achats qui sont
faits au niveau de matériaux de construction ou de biens et de services.+

1265 On a pu tirer, moi, je pense... et même la création d'un comité conjoint, Hydro-Québec et CLD, a fait qu'on a pu mesurer avec le temps que les retombées directes sur notre petit territoire, sur le sud-ouest, se sont approchées de 30 %. Et lorsqu'on parle de la Montérégie, ça a dépassé les 60 % d'investissements qui se sont faits auprès d'entreprises locales, régionales. Et c'est important pour un projet majeur comme ça.

1270 Actuellement, Hydro-Québec parle d'un autre projet. Je pense qu'ils ont aimé l'expérience qu'ils ont réalisée et c'est eux qui nous ont approchés pour dire: *Écoutez, comment on peut faire pour réaliser la même chose, pour que les retombées soient maximales, pour que dans le fond, le dérangement qu'on amène durant la période de construction, bien, il soit rétribué d'une façon... par de la création d'emplois, par de la vente de matières, par la vente de services aussi?+

1275 La même chose va se faire à ce niveau-là. Et je pense que ce modèle-là, bien, c'est un modèle qui va être adopté par l'ensemble des CLD et qui va être promu certainement par le CRDM pour maximiser la retombée de la réalisation de travaux comme ça. Il y a chez nous des grandes entreprises qui sont capables de fournir du matériel, qui sont capables de réaliser des grands travaux comme ça. Et je pense qu'en faisant l'effort de communication avec le ministère des Transports, avec les grandes entreprises, si on invite les grandes entreprises à s'asseoir avec des PME qui sont sur des territoires visés, on pourra arriver à maximiser, peut-être pas obtenir 100 %, mais obtenir des pourcentages de participation aussi importants que ceux que je vous ai dit.

1285 Et même là, on peut vérifier ces choses-là parce que, maintenant dans le cas de Hydro-Québec, Hydro-Québec émet à tous les trois mois un rapport en disant: *Bien, écoutez, durant ce dernier trimestre, on a dépensé 30 M\$, il y en a 21 % qui sont allés à de la main-d'oeuvre locale, 51 % à de la main-d'oeuvre régionale+ et ainsi de suite. On peut mesurer ces choses-là et on le fera.

LA PRÉSIDENTE :

1295 Très bien. Alors, on sait aussi que dans plusieurs autres projets d'envergure, maintenant ça devient presque la norme en région. Alcan à Alma aussi a fait comme ça conjointe avec la région et il y a eu des retombées économiques considérables pour la région. Alors, si je comprends bien, vous êtes ouverts à travailler dans ce sens-là avec le promoteur du projet.

1300 **M. DENIS LAPOINTE :**

1305 Moi, je pense que c'est évident. En fait, c'est le rôle du CRDM justement de maximiser les retombées sur l'ensemble du territoire. Et je le disais tout à l'heure d'entrée de jeu, on parle d'un investissement, pour les portions qui sont à réaliser, on parle d'investissements qui à l'heure actuelle se chiffrent à environ 600 M\$. Donc, ils vont certainement, avec l'inflation des

prochaines années, passer à 700 M\$ ou 750 \$ avec les difficultés qu'on pourra rencontrer. C'est donc une réalisation majeure, de laquelle on peut tirer ou on peut maximiser les retombées là-dessus.

1310 Je pense que les gens qui sont du ministère des Transports de la région et qui sont ici
présentement, je pense qu'eux, leur souhait aussi, c'est de faire en sorte que leur région
fonctionne. Alors, pour la faire fonctionner, il faut la faire travailler. Et on a les moyens pour le
faire, on a les gens pour le faire et je pense qu'eux ont les ressources financières pour nous
aider à le faire aussi.

1315

LA PRÉSIDENTE :

1320 Vous nous avez parlé des grandes entreprises qui avaient des disponibilités pour
justement offrir des services lors de travaux majeurs. Mais souvent, ces grandes entreprises
sont celles qui ont les reins les plus solides pour passer à travers des moments plus difficiles.

1325 Maintenant, les PME, les petites entreprises qui pourraient avoir à vivre des périodes un
petit peu plus difficiles en termes d'accès, par exemple, est-ce que ces entreprises-là, vous
avez aussi une possibilité d'aller les chercher pour qu'elles puissent bénéficier, d'une certaine
façon, d'une période où peut-être la vie serait plus difficile pour elle?

M. DENIS LAPOINTE :

1330 Moi, je dois vous dire que la partie la plus difficile sur le plan économique, ça a
certainement été 1992 où, en fait, ceux qui sont passés, les PME et les grandes entreprises qui
sont passées au travers de cette période économique extrêmement difficile, bien, elles ont
survécu jusqu'à aujourd'hui puis elles ont continué à développer leur marché.

1335 Je pense que la grande question qui est à se poser aujourd'hui, c'est: de quelle façon
on peut arriver à permettre à des entreprises de se développer ou de développer des marchés?
Et le vrai terme qui est à utiliser dans un contexte comme ça, c'est synergie. C'est comment on
peut réussir à faire de la synergie entre des entreprises qui offrent des services et qui peuvent
être utiles à l'une et à l'autre.

1340 Je vous donnerai des exemples d'atelier d'usinage chez nous, dans le patelin chez nous,
qui prennent quand même un certain temps avant d'aboutir en termes de transport chez Pratt &
Whitney, mais ces gens-là chez nous fabriquent des pièces pour l'aéronautique Saint-Hubert,
l'aéronautique Pratt & Whitney. En fait, pour ces entreprises-là donc, l'essence même ou la
graine de synergie, la semence de synergie, elle est déjà là.

1345

Moi, je pense que ce n'est pas toutes les entreprises qui vont tirer un avantage direct ou
un bénéfice direct immédiat de la réalisation de travaux importants quand on parle de 600 M\$,
comme je le disais tout à l'heure. Sauf que le potentiel que ça va leur amener, ce que ça va
faire, c'est que ces entreprises-là vont dire: *Si j'ai les moyens maintenant ou si j'ai un outil pour

1350 me transporter et le faire rapidement X on parle du *just in time* X si j'ai l'outil pour le faire, je n'ai pas besoin de changer de place, de quitter mon patelin. Je vais continuer à développer dans ce secteur-là. Je vais me faire aider pour faire le développement mais je vais vendre du matériel à un plus grand réseau, je vais vendre des biens et services à un plus grand réseau sur le territoire parce que je peux y accéder beaucoup plus rapidement.+

1355 Il y a un projet, je vous parlais de projets majeurs tout à l'heure, la Montérégie, en fait, est aussi un territoire agroalimentaire majeur. Bien, en fait, le simple fait de disposer là aussi d'un réseau routier interne qui serait majeur permettrait à des petits producteurs de pouvoir accéder à un centre de distribution majeur agroalimentaire. C'est un projet sur lequel on travaille
1360 et qui va avoir du succès, qui va pouvoir aboutir si justement on a l'outil de transport nécessaire pour nous permettre d'accéder facilement au marché américain, nous permettre d'accéder facilement au marché ontarien et de passer aussi le Québec vers les Maritimes. Alors, à quelque part, même le milieu agricole peut éventuellement tirer avantage de la réalisation d'un projet majeur comme ça.

1365 Et je pense que cette synergie-là et ce consensus-là qu'on a réussi à faire, il vient du fait que les gens ont des idées, il y a des projets sur la table et on peut les réaliser que si ces éléments-là, l'infrastructure, le squelette du transport routier sur l'ensemble de notre territoire est bien en place. Et l'essence même de ça ou le point important ou le projet majeur, c'est
1370 l'autoroute 30 dans sa totalité. Je pense qu'on est en train d'en parler d'un bout aujourd'hui, mais en parlant de ce bout-là, c'est la suite de la chaîne qui se continue et le reste va se faire rapidement.

LA PRÉSIDENTE :

1375 Merci pour votre témoignage.

M. DENIS LAPOINTE :

1380 Merci infiniment.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on prend une pause de quinze minutes.

1385 (SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1390 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, d'abord avec l'exercice du droit de rectification, monsieur Réjean Beaulieu.

M. RÉJEAN BEAULIEU :

1395

Alors, madame la présidente, quand nous aurons lu les mémoires et relu aussi les transcriptions, nous nous réservons le droit de déposer des rectifications par écrit.

LA PRÉSIDENTE :

1400

Très bien, merci.

Nous invitons la MRC de Roussillon, s'il vous plaît.

1405

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

1410

Alors, bonjour, madame la présidente. Je me présente, André Côté, préfet de la MRC de Roussillon. À ma droite j'ai, qui m'accompagne, monsieur Pierre Largy, secrétaire trésorier et directeur général de la MRC de Roussillon. Et dans la salle sont présents aussi des maires qui composent la MRC de Roussillon, notamment les maires de La Prairie, Saint-Constant, Saint-Philippe, Léry, Saint-Isidore, Delson, ainsi que le maire suppléant de Sainte-Catherine étant donné l'absence de madame la mairesse en vacances.

1415

Évidemment, vous avez reçu notre mémoire. J'imagine que vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance. Alors, dans le but d'alléger un peu la présentation, je passerai rapidement en quelque sorte sur la présentation de la MRC du territoire, qui comporte 11 municipalités qui totalisent au-delà de 140 000 habitants. La partie traitant de l'autoroute 30 dans le contexte de la planification régionale ainsi que dans le contexte de la planification métropolitaine, je passerai aussi outre, pour m'attaquer directement à la partie qui, à l'intérieur du mémoire, est à la page 10 et suivantes du mémoire, à savoir la position de la MRC de Roussillon.

1420

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1425

Alors, ça termine la présentation du mémoire de la MRC.

LA PRÉSIDENTE :

1430

Merci, monsieur Côté. Monsieur Côté, la MRC de Roussillon propose, entre autres, qu'il y ait une sorte de comité de vigilance ou d'intégration pour faire en sorte que le projet, s'il est réalisé, le soit avec le plus de fluidité possible pour votre collectivité. Alors, vous proposez que ce soit fait avec des représentants du ministère des Transports du Québec, la MRC et les commerçants. En page 17, vous nous proposez ça.

1435

Pouvez-vous nous décrire ça un peu comment vous voyez la structure de ce comité-là. Plus précisément son fonctionnement et comment pourrait se faire les négociations, finalement

comment s'entendre à l'intérieur d'un tel comité. Est-ce qu'il devrait y avoir une partie même indépendante pour arbitrer, au besoin?

1440 **M. ANDRÉ J. CÔTÉ :**

Évidemment, il s'agit, nous le pensons, d'une approche un peu novatrice. Il est bien évident qu'il va y avoir un certain nombre d'impacts négatifs tout au long de la réalisation du projet. Et l'objectif, c'est de faire en sorte que tous et chacun sortent gagnants-gagnants d'une telle expérience.

1445 Il va y avoir des retombées positives éventuellement de ce projet-là. Il s'agit d'essayer en quelque sorte de transformer les éventuels inconvénients en opportunité intéressante pour tous et de voir quels sont les impacts au quotidien d'un comité, d'une espèce de comité de gestion qui serait formé des intervenants mentionnés, pour faire en sorte qu'on évite des situations dramatiques qui pourraient se produire à l'occasion pour le citoyen ou pour le commerçant.

1450 Je vais vous donner un exemple. Si on a un fleuriste sur la 132 et que le ministère des Transports s'apprête, à cause de la nature des travaux à effectuer, à fermer l'accès à son commerce durant deux jours, bien, si les travaux peuvent être reportés d'une semaine ou deux parce que les deux jours en question pour le fleuriste, c'est la veille et la journée même de la Saint-Valentin, bien, ça peut peut-être être intéressant pour lui et ça ne le pénalisera pas outre mesure. Mais si on lui enlève deux de ces meilleures journées de l'année, là on a comme à quelque part un problème.

1455 Alors, l'objectif, c'est de faire en sorte non pas de former une nouvelle table de discussion à ne plus en terminer mais une table où, de concert, l'ensemble des intervenants miseront sur le partenariat pour justement éviter ce genre d'écueil-là en cours de construction.

1460 Je ne sais pas si ça répond à votre question?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, merci.

1470

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Monsieur Côté, dans votre mémoire, vers la page 11 en particulier, vous faites une sorte d'historique rapide du dossier en évoquant que la proposition de transformer le tronçon de la route 132 en autoroute est connue, grosso modo, depuis la fin des années 60. Et évidemment, vous constatez l'évolution du milieu.

1475 On a été sensibilisé, en première partie de l'audience en particulier, au fait qu'il y a, même s'ils ne sont pas tellement nombreux, qu'il y a des immeubles résidentiels qui sont situés

1480 quand même à proximité de la route 132, à certains endroits. Je pense en particulier aux
édifices voisins du MacDo.

Est-ce que de tels projets, de tels immeubles pourraient être construits aujourd'hui, à la
lumière de la réglementation existante?

1485

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

Je n'ai pas en soi vérifié la réglementation pour voir si effectivement il pourrait y avoir de
tels immeubles, aujourd'hui, construits à proximité. Évidemment, à sa face même, la
1490 réglementation de l'époque le permettait puisqu'ils sont là aujourd'hui. C'est d'ailleurs la raison
pour laquelle on demande, en termes du nombre de décibels, que l'ensemble du tracé ait une
norme maximale de 55 décibels.

Quant à votre question plus pointue, je pourrais vérifier et vous fournir la réponse dans
1495 les heures qui viennent.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Oui. Ou comme on sait quand même que, ce soir, on aura le Comité intermunicipal,
1500 dans le fond, peut-être la question peut être notée et, le cas échéant, si on pouvait être éclaircis
là-dessus, ce serait intéressant.

Pour accrocher au dernier élément dont vous avez parlé, on note effectivement, vous
dites que:

1505

**La MRC demande que des écrans sonores additionnels ou d'autres méthodes
d'atténuation soient incorporées.**

Ce que vous dites, c'est qu'au-delà de ce que le ministère a dit soit dans l'étude
1510 d'impact, soit dans les propos qu'il a tenus devant la commission en première partie d'audience,
où il disait, par exemple, qu'il n'entendait pas intervenir là où même si ça dépassait 55 ou 60,
mais que le différentiel ne serait pas important, vous, vous dites: *Le ministère devrait veiller à
rétablir un climat sonore aux abords de l'autoroute qui soit à 55 ou aussi près que possible de
55.+ Même si ça supposait des mesures qui iraient au-delà de la politique habituelle du
1515 ministère. Est-ce que c'est à peu près ça?

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

Oui. Puis, là-dessus, je m'explique parce que ce qu'il est important de constater dans le
1520 cadre du lien actuel, évidemment, on peut affirmer que le nombre de décibels n'augmentera
pas de façon significative à ce que la situation présente nous donne comme résultat.

1525 Mais il faut quand même réaliser que la situation présente, le niveau de bruit s'est accentué au cours des dernières années. Et pourquoi? Parce qu'on a débloqué le tronçon de Brossard jusqu'à Candiac et, antérieurement à ça, de l'autoroute 10 jusqu'à Brossard. Alors, comme impact, ce que ça a eu, c'est une augmentation de l'achalandage et, en même temps, une augmentation de l'intensité sonore.

1530 S'il y a quatre ans, huit ans, il n'était pas approprié de mettre des mesures de mitigation quant au bruit parce qu'on savait déjà que le tracé prévisible était à cet endroit-là, effectivement, il n'était peut-être pas nécessaire de réaliser des investissements très importants à cet égard-là.

1535 Mais aujourd'hui, on parle d'un projet qui se doit d'être bien fait, parce qu'on ne recommencera pas à tous les vingt, trente ou quarante ans un projet semblable. Alors, on n'en est pas à quelques économies X permettez-moi l'expression X de bout de chandelle quand on parle d'un projet d'une envergure semblable.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1540 Une question que je voulais vous poser peut-être en relation malgré tout avec les demandes que vous exprimez, que la MRC exprime à l'endroit du ministère. Dans la mesure où les municipalités et la MRC ont aussi des responsabilités significatives en matière d'aménagement du territoire, de réglementation, contrôle des usages et plus généralement de veiller, si vous voulez, à la qualité de vie de leurs citoyens, face à un projet comme celui-là, est-ce qu'il y a des gestes, des stratégies que la MRC et les municipalités devraient prendre de leur côté pour, si vous voulez, compléter ou s'assurer que ce qui est fait, disons, sur le plan technique par le ministère se répercute de façon aussi avantageuse que possible sur le cadre de vie, que ce soit pour les commerçants, les résidents et ainsi de suite.

1550 Bon, pensons tout haut un petit peu là. Si, par exemple, il y a des aménagements esthétiques qui sont faits pour faciliter l'intégration visuelle des ouvrages qui sont faits, est-ce que ça pourrait se prolonger, ça, par des aménagements paysagers dont les villes pourraient faire des plans pour les rues qui mènent à ces viaducs-là, ou d'autres types d'intervention, par exemple, pour compléter les circuits piétonniers ou cyclables en fonction des aménagements qui seront faits par le ministère?

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

1560 Je serais tenté de vous répondre immédiatement, monsieur Paré, mais étant donné que je suis ici à titre de préfet et que je reviens vous voir ce soir comme maire d'une des villes riveraines, je pense que peut-être potentiellement chacun des quatre maires serait en mesure de vous donner leur couleur quant à cet égard-là.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1565 Je n'ai pas de problème, en autant qu'on ait la réponse à un moment donné.

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

1570 Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1575 Une dernière question peut-être. Vers la fin de votre mémoire, en parlant de l'importance de compléter l'ensemble du projet autoroutier de l'autoroute 30, vous dites que:

1580 **En plus de se rallier au projet actuel du MTQ, la MRC, pour le tronçon entre Châteauguay et l'autoroute 20, appuie ce ministère en prévoyant à l'intérieur de son Règlement de contrôle intérimaire une disposition qui vise à protéger l'emprise prévue de l'autoroute 30 sur les terrains qui ne sont pas encore la propriété du MTQ.**

1585 J'aimerais, premièrement, vous demander d'expliquer cette mesure-là et, deuxièmement si, le cas échéant, ce même genre de mesure pourrait être prise à l'égard des terrains de l'option sud.

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

1590 Dans un premier temps, la mesure qui vise le secteur ouest de la MRC a été mise de l'avant à l'intérieur du schéma révisé, justement pour éviter dans le cadre de l'urbanisation on en vienne à développer, comme vous le mentionniez tantôt, des secteurs soit de commerces qui n'auraient pas affaire à être là ou soit des secteurs résidentiels qui, encore plus de raison de le croire, n'auraient définitivement pas d'affaire à être juste accolés à ce tracé-là du côté ouest.

1595 Quant à mettre de l'avant une mesure semblable pour le secteur est, à ce moment-là, la MRC n'avait pas à le faire puisque déjà le promoteur était propriétaire de la bande en soi du corridor existant sur la 132. Alors, la MRC n'avait pas à pousser plus loin l'exercice, le promoteur étant déjà propriétaire du corridor concerné.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

1600 Mais dans l'hypothèse où le gouvernement opterait pour une option de tracé au sud plutôt que dans l'axe de la 132, est-ce que la MRC ne devrait pas prévoir, envisager une modification au schéma pour prendre les mêmes mesures?

1605 **M. ANDRÉ J. CÔTÉ :**

Évidemment, notre schéma révisé est présentement devant le gouvernement. Alors, si le gouvernement a des orientations à nous spécifier à cet égard-là, il va nous les, en définitive comme c'est son habitude, nous les spécifier et on verra à réagir à cette question-là.

1610

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord.

1615

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1620

M. PIERRE LARGY :

Peut-être une précision sur cette question-là à un niveau un petit peu plus technique.

1625

La raison pour laquelle on était à l'aise de faire cette protection-là pour le tronçon ouest qu'on appelle, c'est parce que le gouvernement s'était déjà prononcé et c'était en conformité avec son orientation de préserver le milieu agricole autant que possible. Alors, tout a été fait, dans cette partie-là du tracé de l'autoroute 30, pour avoir le minimum d'impact sur le milieu agricole.

1630

Et vous remarquerez que le tracé en grande partie de ce secteur-là qui a été retenu tant au niveau des audiences publiques du BAPE, dans ce temps, que par le gouvernement par la suite, lorsqu'il a donné son décret, visait à rapprocher l'autoroute 30 aussi proche que possible du périmètre d'urbanisation. La situation est toute différente dans le secteur est parce qu'il y a déjà une alternative viable pour la passer ailleurs qu'en zone agricole.

1635

Alors, pour envisager ça, il faudrait d'abord que le gouvernement nous indique qu'il priorise quelque chose qui va pour l'instant à l'encontre de la *Loi sur la protection du territoire agricole*, qui dit: quand il y a un tracé alternatif qui n'est pas en zone agricole, c'est ce tracé-là qui doit être privilégié.

1640

LA PRÉSIDENTE :

1645

Dans votre mémoire, monsieur Côté, en page 13, vous indiquez qu'il est important que le projet soit conçu en prévision des besoins futurs, en 2016, exemple, 2016. Mais comme vous dites, un projet comme ça, on sait que ce n'est pas évident à en refaire un autre. Déjà, en faire un, ça prend du temps. Alors, qu'est-ce que vous voyez comme mesures particulières pour tenir compte du futur?

1650

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

Je pense qu'on s'adressait surtout, à cet égard-là, aux prévisions même du ministère des Transports quant à l'augmentation du nombre de véhicules dans un horizon qui nous amène jusqu'à 2016. Ça a été mis de l'avant lors de la première partie des audiences publiques.

1655

Alors, il est bien évident que le statu quo, présentement, ne peut pas demeurer. Et dans les prévisions d'aménagement du tronçon, il faut s'assurer que, tant le nombre de véhicules qui circulera sur les voies rapides que le nombre de véhicules qui circulera sur les voies de circulation à côté, les aménagements pourront être adaptés à l'augmentation de circulation en question.

1660

LA PRÉSIDENTE :

1665 Oui, merci. Maintenant, on a vu que vos voisins, il y avait un circuit espace vert linéaire pour des pistes cyclables et tout ça. L'arrimage avec les autres MRC concernant les corridors verts, comment ça se fait? Comment ça se prépare?

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

1670 Là-dessus, c'est un peu plus technique. Je laisserais peut-être monsieur Largy vous répondre. On a eu plusieurs discussions, effectivement, avec notre MRC voisine au cours des dernières années. Alors, lui, il aurait peut-être plus en main le dossier que moi, à cet égard-là.

M. PIERRE LARGY :

1675 L'arrimage actuel se fait avec l'ancienne MRC de Champlain et Ville de Longueuil aujourd'hui, via les accès cyclables qui longent le fleuve, c'est-à-dire la piste cyclable La Riveraine, qui est à peu près parallèle avec Marie-Victorin sur notre territoire, ainsi que la piste cyclable qui circule sur la digue de la voie maritime.

1680 Pour ce qui est de notre lien plus à l'ouest du territoire vers Beauharnois-Salaberry, il y a un tracé qui est déjà identifié au schéma d'aménagement révisé, qui passe à peu près dans le secteur, grosso modo, de Monchamp, dans cet axe-là. Alors, il part du bord du fleuve et il descend à peu près dans l'axe Monchamp. Mais encore, ce tracé-là n'est pas très bien défini.

1685 La MRC a un comité de travail actuellement qui vise à préciser avec plus grands détails exactement où il passerait, mais à peu près dans l'axe de Monchamp, pour reprendre environ dans l'axe des rangs Saint-Régis Nord ou Sud, en arrivant à Saint-Isidore Jonction, ensuite en traversant le territoire de Saint-Isidore, en passant dans le village, se rendant au noyau villageois de Mercier, traversant ce noyau villageois là pour se diriger dans la vallée de la rivière
1690 Châteauguay, et la connexion avec Beauharnois-Salaberry se ferait le long de la rivière Châteauguay.

LA PRÉSIDENTE :

1695 Alors, que ce soit l'option nord ou l'option sud, est-ce qu'il y a une interface quelconque avec votre projet de corridor vert?

M. PIERRE LARGY :

1700 Dans les deux cas, il y a besoin de prévoir une traversée d'un lien cyclable avec le secteur ouest de la MRC et tout le secteur ouest de la Montérégie, le Suroît qu'on appelle. Alors, oui, que ce soit dans l'axe du tracé nord de la route 132, il faut prévoir des liens cyclables pour franchir là et, un, en particulier qui permet de faire le raccordement.

1705 Et c'est la même chose aussi, si jamais le tracé sud était retenu, il faudrait prévoir un passage cyclable en dessous de l'autoroute, parce qu'on se trouve à être à l'est de l'autoroute 30 actuelle qui relie Sainte-Catherine à Châteauguay.

LA PRÉSIDENTE :

1710 Est-ce que votre projet est assez avancé pour indiquer dans les deux cas à quel endroit il faudrait faire ce passage-là...

M. PIERRE LARGY :

1715 Non.

LA PRÉSIDENTE :

1720 ... pour que le promoteur en tienne compte dans la conception?

M. PIERRE LARGY :

1725 À ce stade-ci, le tracé est vraiment -- ce n'est pas un tracé précis. C'est plus un corridor de passage. Alors, on peut approximativement dire: *Ça va passer autour de telles grandes zones+, mais de là à dire que: *Ça va suivre ce rang-là au lieu de l'autre rang+, non, on n'est pas rendu là, à ce stade-ci.

LA PRÉSIDENTE :

1730 Est-ce que vous croyez que ce serait utile de le définir avant la réalisation des travaux pour l'intégrer harmonieusement?

M. PIERRE LARGY :

1735 Si le projet devait avoir lieu au sud?

LA PRÉSIDENTE :

1740 Ou au nord?

M. PIERRE LARGY :

1745 Ou au nord. C'est ce qu'on travaille actuellement dessus, et c'est sûr qu'on va essayer
de mettre une emphase là-dessus justement si ça se fait sur le tronçon nord ou le tronçon sud.
C'est ce que le comité regarde, depuis l'automne passé, comment est-ce qu'on peut identifier
un tracé plus précis. Puis maintenant, avec les audiences publiques, c'est donc une indication
1750 claire du gouvernement de son intention de vouloir procéder plus rapidement qu'on ne le pensait
il y a peut-être six mois. Alors, c'est sûr que le comité pourrait se pencher là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

1755 D'accord. Maintenant, à la page 18 de votre mémoire, dans votre proposition 4.4 d),
vous nous parlez d'offrir gratuitement le train de banlieue durant la période de construction.
Finalement, c'est en guise de mesure de compensation qu'on comprend votre proposition pour
les gens qui auraient à subir des inconvénients, vous tentez de trouver des mesures qui
répondraient à des problèmes que devraient vivre les citoyens de la région.

1760 Pouvez-vous nous dire quelle a été cette expérience-là, les résultats de ça? Est-ce que
ça a bien fonctionné? Ça a duré combien de temps? Est-ce que vous le savez? Sinon, on
écrira...

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

1765 Les informations sommaires lors de la reconstruction du fameux pont en question à Laval
sur la route 117, il y a quand même quatre accès à Laval et on en fermait un. Et on faisait en
sorte que tout le flot de circulation était, en quelque sorte le débordement était référé aux trois
autres points d'accès. Et malgré ça, ça amenait quand même une congestion assez importante.

1770 Et selon les informations qu'on a, c'est que le train de banlieue a été mis de l'avant pour
alléger effectivement la densité de circulation sur les trois autres accès, de façon à améliorer la
situation, réduire les impacts négatifs. Et le train a été mis gratuitement à la disposition des
usagers. Et il faut aussi réaliser que depuis ce temps-là, ce train-là est devenu en quelque
1775 sorte -- ça a été, comme on dit, un *success story* et il est toujours opérant, pas gratuitement
évidemment.

1780 Alors, nous, ce qu'on dit, le train présentement, c'est un mode de transport en commun
intéressant. Et si, effectivement, on est en mesure de démontrer qu'on va réduire d'un certain
pourcentage le nombre de véhicules qui empruntent la 132 durant la période des travaux, bien,
il faut l'analyser cette possibilité-là de mettre des mesures palliatives de façon à nous permettre
de réduire le nombre de véhicules sur la route.

1785 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Maintenant, on va demander au ministère des Transports s'ils peuvent nous fournir dans un écrit ultérieur, qu'on rendra disponible sur notre site et dans les centres de consultation, quel a été le bilan de cette expérience-là et de nous dire justement comment ça s'est concrétisé, est-ce que c'était en partenariat avec le milieu ou ça a été une initiative uniquement du ministère. Tout ce que vous pouvez nous dire, finalement, pour la bonne compréhension de l'expérience. Merci.

1790 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1795 Oui, j'avais juste une question d'ordre technique. Dans une des demandes de mitigation que vous formulez, vous demandez que le boulevard Georges-Gagné soit prolongé vers le nord pour traverser la future autoroute, à la page 16. Je voudrais tout simplement savoir si cette intervention-là, cette opération donc modifierait les autres aspects du lien à cette hauteur-là.

1800 Parce que, bon, là on n'a pas le plan sous les yeux, mais je pense qu'il y a des entrées et des sorties prévues à cette hauteur-là, sans qu'il y ait nécessairement de traversées d'autoroute. Est-ce que c'est ça qui est prévu? C'est ça que vous voulez modifier?

1805 **M. ANDRÉ J. CÔTÉ :**

Dans le fond, présentement, le principal lien nord-sud de la municipalité se trouve être la rue Principale.

1810 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Oui.

1815 **M. ANDRÉ J. CÔTÉ :**

Et ce qu'on a compris, et monsieur Largy pourra confirmer, c'est qu'en ayant la sortie sur Georges-Gagné, ça vient enlever le lien nord-sud de Principale. Et ce qu'on dit, c'est qu'on doit à tout le moins le recréer pour Georges-Gagné s'il n'est pas pensable de l'avoir à Principale.

1820 Je ne sais pas si monsieur Largy veut ajouter là-dessus, là, mais c'est essentiellement ça.

M. PIERRE LARGY :

1825 Notre compréhension, c'est que cette proposition-là a été faite avec le concours des représentants de la Ville de Delson. Alors, ça a été regardé, mais c'est ça qui arrive. Nord-sud Principale est actuellement une collectrice importante. Si on ne fait pas de viaduc à cette hauteur-là, il s'agit donc de dévier le trafic un petit peu à l'ouest sur Georges-Gagné.

1830 Les projets actuels prévoient une sortie d'autoroute là, un carrefour d'intersections. Le
carrefour pourrait facilement être prolongé vers le nord et, ensuite, il bifurque pour aller
rejoindre, à quelques 100 mètres plus loin à l'est, l'axe de la rue Principale. Ces terrains-là
seraient donc plus facilement viabilisés pour la municipalité en toute conformité avec le type de
développement qui est prévu au schéma d'aménagement.

1835

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Donc, si je reformule ma question et j'interprète votre réponse, monsieur Largy, vous
demandez une modification donc à la proposition d'aménagement telle que présentée
1840 actuellement par le ministère.

M. PIERRE LARGY :

Oui.

1845

M. JEAN PARÉ, commissaire :

D'accord. C'est ça que je voulais savoir pour le moment. Parce que je ne veux pas non
plus commencer une discussion avec le ministère ou quoi que ce soit là-dessus, c'était juste
1850 pour clarifier que ça représentait effectivement un changement par rapport à la proposition. On
verra peut-être ce soir, monsieur Beaulieu, s'il y a lieu d'illustrer la chose. Moi, ça répond à
mes questions.

LA PRÉSIDENTE :

1855

Alors, merci pour votre témoignage.

M. ANDRÉ J. CÔTÉ :

1860

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Nous invitons le Comité ZIP Ville-Marie, s'il vous plaît.

1865

M. LUC BERGERON :

1870 Bonjour, madame la présidente, monsieur le commissaire. Ça nous fait plaisir de venir présenter nos préoccupations, préoccupations qui s'insèrent dans le cadre du Programme et du Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000.

1875 Donc, nos préoccupations face au tracé portent en partie sur les cours d'eau et les marais. Au niveau des cours d'eau, le Comité ZIP, le Comité zone d'intervention prioritaire, dont le mandat est la protection, conservation des habitats et aussi la mise en valeur et la mobilisation pour le recouvrement des usages. Je suis content d'entendre que mon prédécesseur était préoccupé par la mise en valeur des cours d'eau. Donc, il y a un lien intéressant.

1880 Au niveau du ruissellement, pourquoi on est préoccupé? C'est-à-dire que dans l'étude d'impact que le promoteur a déposée, il a fait mention que le ruissellement et l'impact de ces eaux-là auraient un impact permanent et majeur sur l'environnement: donc, les cours d'eau, marécages. À ce niveau-là, nous nous sommes préoccupés à savoir quel était le volume d'eau ruisselé, quelle était la charge toxique ruisselée de ces eaux du système routier vers les cours d'eau.

1885 Un autre point aussi, madame la commissaire. Nous, nous sommes préoccupés par un petit élément qui X je vais déposer mon acétate X un petit élément qui apparaît sur la carte du promoteur en tout petit, dont on s'est préoccupé de le grossir. Donc, vous voyez, madame la
1890 commissaire, on est sur les assises de la 132. On a superposé le projet de l'autoroute 30. En haut de la diapositive, ce qui apparaît, c'est la direction vers Candiac; au bas de la diapositive, c'est la direction vers Sainte-Catherine et tout ça.

1895 On s'est aperçu, en grossissant la carte du projet qui est affichée à ma gauche sur le mur, qu'il y a une dérivation majeure de la rivière la Tortue. Nulle part, dans aucune étude d'impact, on a fait mention de cette dérivation de cet ouvrage, d'où l'importance pour nous, si on veut conserver les habitats, de mettre en valeur les rivières qui sont là, du moins celle de la Tortue, conserver un passage piétonnier ou cyclable sous l'autoroute 30.

1900 Et aussi, madame la commissaire, on ne trouve pas à l'intérieur des études comment le MTQ, le ministère des Transports, va gérer, sachant que la rivière de la Tortue, le niveau d'eau au printemps augmente énormément. Il n'a pas été rare par le passé de voir de la machinerie lourde s'installer en permanence pour la période de crue afin de faciliter le passage des glaces sous l'actuelle 132. Donc, nos préoccupations, au niveau de l'environnement, de l'impact et
1905 tout ça, se situent là.

1910 Une autre chose. Aux abords de la 132, au niveau de la rivière de la Tortue, il y a un boisé. Peut-être pas un boisé d'importance économique, peut-être pas un boisé d'importance X je vous laisse le qualificatif X mais cependant, plus on détériore, plus on rapetisse... ce que mon collègue trace, c'est la zone des hautes eaux qu'occupe la rivière au printemps. Donc,

c'est pour vous donner, ce n'est peut-être pas le niveau au niveau de l'autoroute 132 actuelle, mais quand même il y a une inondation qui est faite.

1915 Ce que je veux amener, c'est que plus on rapetisse les aires, les espaces verts, si on s'inscrit dans le cadre des aires protégées du ministère de l'Environnement, si on s'inscrit à l'intérieur des recommandations du ministère des Affaires municipales et de la Métropole dans ses recommandations et ses orientations qui sont déléguées à la CMM, dans quelque temps, il va rester de moins en moins d'espaces verts, il va rester de moins en moins d'espaces pour le citoyen afin qu'il puisse, disons, se retrouver d'une façon, disons, chez lui, puis aussi de
1920 retrouver une certaine tranquillité et un certain usage de ces cours d'eau là antérieurs.

1925 Donc, les eaux de ruissellement, madame la commissaire, si on prend pour acquis que l'emprise a 100 mètres de large et 7 kilomètres de long, donc on a une surface qui va être drainée de 700 000 mètres carrés surface. Si on ajoute à ça qu'on a 923 millimètres de pluie par année, donc ça va faire un volume ruisselé ou du moins tombé sur l'autoroute de 646 000 mètres cubes d'eau.

1930 Pourquoi je vous donne tous ces chiffres-là? Nulle part dans l'étude d'impact du promoteur, on a retrouvé une connaissance du promoteur concernant la charge toxique. Donc, on s'est attardé à faire un petit calcul rapide. Notre tableau qui est au mémoire, madame la commissaire, ne se veut pas une étude scientifique, mais une étude qui est basée sur différentes petites études, sur laquelle ce qu'on voulait faire, c'est d'attirer votre attention sur la charge, la matière que les eaux de ruissellement pourraient X et j'appuie sur le mot *pourraient+ X amener aux rivières.

1935 Donc, du 646 000 mètres cubes d'eau qui va être amené aux rivières durant l'année, on a calculé une charge moyenne estimée de 1.5 milligramme par litre ou, autrement dit, 2 grammes, 3 grammes, disons, environ, par litre, donc de matières en suspension, de solide. Ce qui équivaut, madame la présidente, si on fait une règle de trois assez simple, à 180
1940 camions de 10 roues par année.

1945 Est-ce réaliste ou pas? Je ne le sais pas. Mais ce que je pourrais souligner, madame la commissaire, c'est que dans le prolongement de l'autoroute 25, pour le passage de l'autoroute 25 de Ville d'Anjou à Laval, il a été recommandé par la Commission d'audience publique de mettre en place un système de captation et de traitement des eaux primaires afin de réduire la charge qui est amenée à la rivière, c'est-à-dire à la rivière des Prairies.

1950 J'attire votre attention sur la diapositive qui est à votre droite. On est sur une rivière qui est très sinueuse, ce qui veut dire que l'eau s'écoule d'une façon très lente. Si on amène une charge toxique, une charge en matières en suspension supplémentaire, quel impact cette charge-là va-t-elle avoir sur le milieu?

On peut d'ores et déjà se poser la question ou arriver à la conclusion suivante: que la matière va se déposer au fond. Si elle se dépose au fond, ça veut dire qu'on relève la rivière et

1955 on change le cours d'eau de place. Si on change le cours d'eau de place, madame la présidente, avec un volume estimé d'après les données d'Environnement Canada, on s'attend à ce qu'il y ait de l'érosion au niveau des berges.

1960 S'il y a de l'érosion au niveau des berges, on regarde plus en aval de la rivière vers le fleuve, on a des maisons qui sont construites là, quel impact ça va avoir l'érosion des berges sur les terrains actuels. D'autant plus qu'une charge, une érosion amène un transport de sédiments, les sédiments amènent une modification des fonds et aussi des frayères ou des habitats fauniques qui sont là.

1965 Une charge supplémentaire, ça veut dire une charge supplémentaire dans le bassin de La Prairie. Le bassin de La Prairie, madame la présidente, c'est un bassin qui a subi toutes sortes d'avaries avec le temps, l'histoire industrielle et tout ça. Donc, je ne veux pas ramener l'histoire sur le tapis, mais essayons de protéger ou essayons de mettre des mesures en place qui vont limiter les charges toxiques vers la rivière.

1970 Un autre point, madame la présidente. Je voulais attirer votre attention sur la question de la perte des marais à Saint-Constant. Donc, les marais, madame la présidente, se trouvent lorsque la 132 actuelle rejoint l'autoroute 30. Donc, il y a quatre marais en permanence qui sont là. Ces marais-là ne sont pas des trous d'eau. Ce n'est pas de l'eau qui est accumulée, madame la présidente, depuis la construction de la voie ferrée. Ce n'est pas de l'eau qui est accumulée depuis la construction de l'autoroute 30. C'est de l'eau qui a été retirée depuis qu'il y a l'endiguement de la voie maritime. Ça a permis de retenir l'eau au fleuve, de Brossard, de La Prairie jusqu'à Saint-Constant.

1980 S'il en persiste encore à ce niveau-là, madame la présidente, c'est que la nappe phréatique est en surface. Je n'ai pas la carte présentement, mais selon un géologue de l'Université de Montréal X qui devait me faire parvenir, mais par contre, ce n'est pas arrivé, je pourrai vous faire parvenir ça à votre bureau X c'est la hauteur de la nappe phréatique qui est là, qui maintient, entre l'autoroute 30 actuelle et les maisons à Saint-Constant, l'épaisseur d'eau qui va maintenir le marais là.

1990 Une autre chose qui nous préoccupe beaucoup, c'est que dans l'étude du promoteur, que ce soit GÉNIVOR ou l'étude d'impact, il n'y a aucune mention d'un inventaire exhaustif à savoir qu'est-ce qu'il en est à l'intérieur du marais. C'est un marais qui est reconnu par le Service canadien de la faune. C'est un marais qui est reconnu par la FAPAQ. C'est un marais qui est utilisé aussi par la sauvagine. Donc, c'est une aire de nidification pour certains, une aire d'alimentation pour d'autres.

1995 Alors, qu'est-ce qu'on veut conserver dans le sud-ouest si on veut mettre en place un réseau cyclable, piétonnier, etc. Si on détruit tout l'ensemble des espaces verts, qu'est-ce qu'on peut visiter si on se promène en vélo. C'est la question qu'on s'est posée aussi.

Je terminerais, madame la présidente, avec la conclusion suivante que je vais vous lire.

2000 À la lumière de l'intérêt que porte le Comité ZIP, Zone d'intervention prioritaire Ville-Marie, sur la qualité de l'environnement des rivières de la Tortue, Saint-Pierre, Saint-Régis et du marais de Saint-Constant, il nous apparaît, dans un premier temps, préférable de ne pas construire l'autoroute à proximité des trois tributaires du Saint-Laurent et des habitats fauniques des marais de Saint-Constant.

2005 La canalisation et la concentration du ruissellement de surface, le redressement des méandres, la canalisation des lits des rivières et l'assèchement du marais sont des ouvrages qui nous semblent difficilement compatibles avec le fonctionnement naturel du système hydrique actuel.

2010 Nous demeurons par ailleurs inquiets, malgré les efforts de contrôle que le promoteur veut consentir, de la nature et de la concentration des contaminants que devront finalement absorber les rivières. Nous n'avons pas trouvé, sauf en ce qui concerne les chlorures, dans les documents déposés au BAPE, de description compréhensive de ces polluants, de leur concentration entendue ainsi que de leur volume anticipé. Or, madame la présidente, comment peut-on contrôler ce que l'on ne mesure pas?

2015 J'ai vérifié auprès de la centrale du ministère des Transports et il n'existe aucun document dans les bibliothèques du ministère des Transports, actuellement, pour étayer cette préoccupation-là.

2020 Par ailleurs, si nous devons construire une autoroute à cet endroit, nous préférons d'emblée une option localisée plus au sud, à l'écart du milieu urbain dense, qui ménagerait certains espaces de haute valeur écologique. Cette solution fournirait au promoteur l'opportunité d'utiliser son emprise existante de 100 mètres de large par 7 kilomètres de long à des fins de verdissement et d'augmentation de la biomasse urbaine, ceci à titre de mesure compensatoire pour l'impact de la construction de l'autoroute.

2025 Dans l'éventualité où l'autoroute 30 serait effectivement construite dans l'axe de la 132, le Comité de zone d'intervention prioritaire encourage le BAPE à exiger du promoteur l'application des procédures de suivi environnemental particulières ainsi que l'application des mesures compensatoires suivantes. Une procédure de suivi environnemental proposées: s'assurer que le programme d'entretien du promoteur inclut les éléments suivants:

2030 Programme d'entretien du promoteur, on se rapporte bien à l'ouvrage que le ministère des Transports a construit pour minimiser les impacts de la charge toxique vers la rivière des Prairies sur l'autoroute 25.

2035 Maximiser au sein de l'emprise la longueur et la largeur de bandes végétales filtrantes et arbustives afin de ralentir la vitesse de ruissellement, d'encourager l'infiltration et d'augmenter l'indice de biomasse local.

2045 Établir pour l'ensemble de l'emprise un programme de gestion des herbicides, pesticides biologiques. Ce n'est pas parce que, madame la présidente, il y a certaines rivières qui subissent les contrecoups de l'industrialisation passée, qu'il faut ne pas essayer ou tenter de revitaliser.

2050 Troisième point, décourager l'usage de stabilisateur de sol et de poussière chimique ainsi que de stérilisants et autres inhibiteurs de croissance.

Ne pas entreposer les sels et autres produits de déglçage à l'intérieur des limites de l'emprise drainés aux rivières.

2055 Utiliser des produits alternatifs de déglçage propres pour l'environnement.

Ne pas pousser les neiges de l'autoroute vers les rivières et les marais. Ramasser et disposer les neiges vers des sites d'entreposage répondant aux normes du ministère de l'Environnement.

2060 Établir un programme d'inspection des mesures de contrôle et de la qualité de l'eau de ruissellement et des niveaux d'eau stagnante des marais.

2065 Voir à nettoyer et à disposer les sédiments accumulés dans les bassins de rétention et autres équipements de contrôle vers les sites d'enfouissement reconnus par le ministère.

Développer des programmes de sensibilisation et d'information auprès du personnel et des sous-traitants du promoteur, afin de promouvoir la pratique environnementale.

2070 La mise sur pied d'un comité de gestion et que ce comité inclut la participation active de citoyens et de groupes, de citoyens locaux.

S'assurer que le comité de gestion pourra examiner l'efficacité des mesures d'atténuation proposées par le promoteur et qu'il pourra, dans le cas échéant, proposer des modifications.

2075 Je voudrais juste, madame la présidente, vous souligner un point qu'on a mis dans notre mémoire concernant la responsabilité du MTQ et la responsabilité de l'entrepreneur en construction. Et je mets en contexte l'idée suivante, c'est que la nature et l'intensité des impacts qu'auront à subir, disons, les espaces verts, à cet égard, ce que je veux amener...

2080 Je m'excuse, parce que ma présentation était sur *power point*, mais vous n'aviez pas... ce que je veux mentionner, madame la présidente, c'est que malgré que le constructeur ou l'entrepreneur en construction pourra proposer certaines mesures pour atténuer les impacts, on considère que les mesures qui seront mises en place ne sont pas... que le Bureau d'audiences publiques s'assure qu'elles soient bien respectées. C'est ça qu'on veut s'assurer, dans un premier temps.

2085

2090 Au niveau des mesures compensatoires proposées, on a rajouté deux autres mesures compensatoires, c'est-à-dire l'aménagement de passages adéquats et sécuritaires pour la faune et pour les piétons, vélos, canots aux viaducs de l'autoroute. Ces passages seront conçus de manière à assurer la libre circulation de la faune et suffisamment large pour accommoder le passage des usagers existants et éventuels des rivières et de leurs zones inondables.

2095 Le dernier point de recommandation: un support financier et technique adéquat pour la préparation concertée d'un plan de protection des habitats et de mise en valeur de la rivière de la Tortue, Saint-Pierre et Saint-Régis ainsi que des marais de Saint-Constant. Donc, ce plan devra être financé par le promoteur et réalisé par un organisme du milieu préoccupé par les questions environnementales et en collaboration avec les instances gouvernementales locales et régionales.

2100 Madame la présidente, pour terminer, lors de la préparation de ce présent document, nous aurions préféré utiliser les données du promoteur concernant les volumes de ruissellement en fonction de la période de l'année et lors de pluies extrêmes. Ces données complétées par une estimation de la charge polluante, en termes de types de concentration de toxiques, nous auraient été grandement utiles.

2105 Dans ce contexte, on a pu consulter ce qu'on avait demandé le 12 décembre dernier: la simulation hydraulique du promoteur pour les rivières; les volumes drainés aux rivières; le réseau de collecte des eaux usées, à savoir comment ils étaient pour s'y prendre pour drainer les eaux de ruissellement vers les rivières ou vers le système d'égout collecteur des villes existantes; et on a pu aussi obtenir des documents concernant les mesures préconisées par le promoteur pour éviter l'assèchement et le remblaiement des marais à Saint-Constant.

2115 Donc, ça fait le tour un petit peu de notre mémoire, qui est beaucoup plus clair que ce que j'ai pu présenter, n'ayant pas l'habitude de vous présenter ça de vive voix.

LA PRÉSIDENTE :

C'était clair.

2120 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Une des préoccupations que vous exprimez, monsieur Bergeron, dans votre mémoire...

M. LUC BERGERON :

2125 Ce n'est pas moi qui l'exprime, c'est mon conseil d'administration, monsieur.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2130 Non, non, d'accord, mais dont vous vous êtes fait le porte-parole. D'accord?

M. LUC BERGERON :

Oui.

2135

M. JEAN PARÉ, commissaire :

Le mémoire s'inquiète de la charge polluante due au ruissellement de surface.

2140

M. LUC BERGERON :

Oui.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2145

Vous faites allusion indirectement à une norme du ministère de l'Environnement quand vous dites que la quantité que vous estimez, même si c'est de façon très préliminaire, représente 800 tonnes au-dessus des normes acceptables par le ministère de l'Environnement du Québec.

2150

Pouvez-vous préciser à quelles normes vous faites allusion? Est-ce que c'est des normes qui spécifient que sur une distance donnée ou en fonction d'un bassin de cours d'eau donné, ça ne doit pas dépasser plus que tant?

2155

M. LUC BERGERON :

Compte tenu qu'on n'a pas trouvé...

M. RICHARD GAUDREAU :

2160

Est-ce que je peux me permettre de répondre à cette question qui est un peu technique?

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2165

Je vous en prie.

M. RICHARD GAUDREAU :

2170

Ce sont des normes émises par le ministère de l'Environnement du Québec dans le cadre de sa politique sur les neiges usées et ce sont des normes de rejet aux égouts pluviaux. Alors, dans le cas ici qui nous intéresse, ce sont essentiellement des rejets pluviaux dont on parle.

2175 Alors, en l'absence de données du ministère sur la charge polluante des eaux de ruissellement de surface de son emprise, on a utilisé la charge évaluée et estimée par le ministère de l'Environnement pour les neiges usées, pour des sites similaires.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2180 C'est-à-dire qu'un site qui aurait les mêmes caractéristiques, quoi, de superficie...

M. RICHARD GAUDREAU :

2185 Bien, c'est-à-dire, pas des sites de superficie, mais plutôt de percolation, c'est-à-dire des sites de ruissellement de surface, c'est-à-dire asphaltés.

M. JEAN PARÉ, commissaire :

2190 Et en le comparant avec les conditions qu'on trouve sur le site du projet, vous en êtes venus à la conclusion que la charge serait presque le double de ce qui est autorisé.

M. RICHARD GAUDREAU :

2195 C'est exact.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est en termes de charge ou de concentration?

2200 **M. RICHARD GAUDREAU :**

La charge polluante, on l'a estimée en termes de concentration, c'est-à-dire en grammes par litre.

2205 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est en concentration que vous nous proposez une sorte de critère.

M. RICHARD GAUDREAU :

2210 Oui. On aurait aimé mieux utiliser les données qui nous viennent d'une analyse faite par le promoteur sur ses propres infrastructures, mais on n'a pas trouvé ces informations-là. Alors, on a utilisé les seules données qu'on avait à notre disposition.

2215 **M. LUC BERGERON :**

2220 Il faut bien comprendre, madame la présidente, que c'est juste à titre informatif qu'on met ça. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, ce n'est pas une étude scientifique, mais c'est pour nous donner une idée de ce qu'on peut retrouver en termes de concentration, en termes de ruissellement.

2225 Je voudrais juste apporter une précision là-dessus. On se reporte au profil de la construction de l'autoroute. Donc, on a une surface en dépression. On a des pentes à 45E, qui sont probablement végétalisées. Et on a, par la suite, des voies de desserte de chaque côté. Si on regarde l'ensemble, probablement que notre donnée se rapprocherait de la donnée réelle.

2230 Pourquoi je dis ça? On est dans un paysage qui est relativement agricole. On a des pentes qui sont à 45E végétalisées. Donc, lorsque l'eau percole, l'eau ruisselle, il y a toujours une descente de la matière. En plus de tout ce que les camions, tout ce que les voitures peuvent apporter et tout ce que le transport aérien peut nous apporter, notre donnée, je crois qu'on se rapprocherait d'un profil ou d'un portrait relativement réel.

LA PRÉSIDENTE :

2235 En fin de compte, pourquoi vous avez fait ces calculs-là, ces estimés-là, c'est parce que, si je comprends bien, vous êtes inquiets de la charge polluante apportée au milieu.

M. LUC BERGERON :

2240 Tout à fait, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2245 D'accord. Alors, le message que vous livrez, c'est: *Faites attention à cette charge-là. Mettez les équipements nécessaires pour réduire cette charge.+

M. LUC BERGERON :

2250 Effectivement, mettez les charges, les équipements identiques à ce que le... le Bureau d'audiences publiques, ce qu'on recommande, c'est de mettre un équipement équivalent à ce qui a été mis pour la construction de l'autoroute 25 à Montréal.

2255 Et puis ce qu'on demande, c'est l'entretien périodique annuel ou du moins... je ne connais pas le type d'entretien que ça prend ces équipements-là. Et aussi qu'il y ait un traitement primaire. Un traitement primaire, c'est l'enlèvement de la matière en suspension, des huiles et graisses. C'est surtout ça qui est dommageable. Les manganèse, fer, plomb, cuivre et tout ce qu'on pourra retrouver, qu'on n'a pas fait une liste exhaustive, peuvent se retrouver aussi dans les rivières.

2260 Ce n'est pas parce qu'on a des rivières, qu'il faut les utiliser, madame la présidente, comme des égouts à ciel ouvert. C'est une question de développement durable, ici. Peu importe où l'autoroute passe, peu importe où les autoroutes... on n'est pas contre la construction d'autoroutes, mais on est pour aussi qu'on puisse faire un petit peu attention à ce qu'il nous reste.

2265

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Ce type d'équipement-là, ça a été implanté donc par le ministère des Transports?

2270

M. LUC BERGERON :

Oui.

2275

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. LUC BERGERON :

2280

Madame la présidente, dans notre mémoire, vous avez un schéma qu'on a mis au mémoire, qu'on est allé chercher sur le site du ministère du Transport et non pas sur le site du BAPE, donc qui est au mémoire qu'on a déposé.

2285

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. On va demander au ministère des Transports de vérifier justement l'efficacité des mesures qui ont été prises dans ce cas-ci. Et s'il y a un suivi qui a eu lieu, je vous demanderais aussi, ministère des Transports, de nous dire comment la charge polluante, si elle a été mesurée ou si elle est estimée, comment elle a pu être réduite par de telles mesures.

2290

Vous proposez aussi dans votre mémoire une approche préventive, en termes de charge, un traitement donc curatif, mais de la prévention pour éviter des apports de charge additionnelle, entre autres, en termes de matières...

2295

M. LUC BERGERON :

En suspension.

2300

LA PRÉSIDENTE :

... polluantes comme des pesticides, etc. Est-ce qu'il y a un type de végétation qui pourrait être implanté, qui permettrait à la fois de réduire le ruissellement sur les pentes et qui

2305 réduirait aussi l'entretien, qui pourrait être intéressant en termes d'aménagement visuel, qui combinerait des avantages à la fois esthétique, environnemental, prévention du ruissellement, éviter l'utilisation de pesticides, que vous pourriez suggérer?

M. LUC BERGERON :

2310 Oui, je comprends bien votre question, madame la présidente. Pour l'instant, je ne pourrais pas vous donner d'une façon très exhaustive tous ces points-là. Par contre, je pourrais demander à mon groupe technique à Montréal de se pencher sur votre question et vous adresser la réponse.

2315 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, ça va dans le sens des objectifs que vous préconisez?

M. LUC BERGERON :

2320 Oui, qu'on préconise, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2325

D'accord. Maintenant, à la lecture de votre mémoire, vous faites un plaidoyer pour les rivières qui seraient traversées par le projet, que ce soit au nord, dans l'axe nord ou dans l'axe sud. Pouvez-vous nous dire en quoi ces rivières-là offrent...

2330

M. LUC BERGERON :

Un potentiel.

LA PRÉSIDENTE :

2335

... un potentiel et comment leur zone plus près de l'estuaire ou de leur confluent avec le Saint-Laurent est plus important que les parties plus en amont.

M. LUC BERGERON :

2340

Madame la présidente, ce n'est pas qu'une ou l'autre des avenues, soit le tracé nord ou le tracé sud, est plus ou moins important ou a moins d'impact, etc.

2345

Ce qu'on veut passer comme message dans notre mémoire, c'est qu'il y a des espaces verts sur la Rive-Sud. Que ce soit la rivière de la Tortue, Saint-Régis ou Saint-Pierre, ce sont des rivières à caractère urbain. Donc, ce sont des rivières qui offrent un potentiel; un potentiel, madame la présidente, non pas pour le maintien de la faune existante mais essayer de raviver ces rivières-là. Si on les détruit comme on a détruit certaines rivières urbaines sur l'île de Montréal, il ne restera plus grand-chose en termes d'espaces non pas juste récréatifs.

2350

On peut se promener dans n'importe quel espace vert et puis ne rien voir parce qu'il n'y a plus rien. Sur la rivière la Tortue, il y a encore des frayères, puis il y a encore un potentiel pour l'ichtyofaune, les poissons.

2355

Dans les marais de Saint-Constant, il y a un très grand potentiel actuellement pour la faune ailée, que ce soit la sauvagine, que ce soit... je ne suis pas un expert en avifaune, mais il y a un potentiel énorme. Si on n'est pas capable, madame la présidente, d'essayer ou de tenter de les préserver...

2360

Je vais vous donner un exemple qui serait fort intéressant. Il y a des écoles primaires en bordure de ces rivières-là. Dans le cadre de la réforme scolaire, la ministre de l'Éducation a demandé de favoriser l'intégration de l'environnement dans les cours. C'est un bon exemple pour préserver ces rivières-là. Si on est capable de faire rentrer ces rivières-là ou le potentiel de ces rivières-là à l'intérieur des écoles, on n'est pas obligé de se déplacer dans les Laurentides, dans Les Cantons de l'Est, on est capable de montrer aux jeunes qu'il y a un potentiel et ce que ça peut receler juste un petit espace vert.

2365

2370 Donc, c'est dans ce cadre-là aussi, du potentiel actuel de raviver ces rivières-là et puis de redonner l'usage, non pas l'usage aux piétons ou aux cyclistes mais à l'usage pédagogique actuel.

LA PRÉSIDENTE :

2375 Concernant les marais de Saint-Constant, est-ce que vous savez à qui appartiennent ces terrains-là?

M. LUC BERGERON :

2380 Malheureusement, madame la présidente, je pêche en... je ne peux répondre à votre question.

LA PRÉSIDENTE :

2385 Alors, on va le demander ce soir. Préparez vos réponses, pour les gens qui vont témoigner ce soir, en ce qui a trait aux marais de Saint-Constant, ça va être utile de savoir à qui ça appartient; est-ce qu'ils sont protégés; s'ils ne sont pas protégés, est-ce qu'on pourrait le faire? Tout cet aspect-là de prévention pour le futur, on va attendre des réponses ce soir. Alors, je vous invite à être là. Peut-être que vous allez avoir des réponses en même temps que nous.

2390 **M. LUC BERGERON :**

2395 Merci, madame la présidente. Cependant, j'apprécierais un petit coup de pouce pour sortir et ce soir, revenir à l'intérieur du bâtiment. C'est l'accessibilité qui est défailante, c'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

2400 Alors, je ne sais pas qui peut donner un coup de main là-dessus. Le message est entendu. Alors, merci beaucoup de votre témoignage. On reprend à 19 h.

2405 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

ET, J'AI SIGNÉ:

2410

LISE MAISONNEUVE, s.o.