

**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 5

Séance tenue le 27 mars 2002, à 19 h  
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 :	
ANDRÉ TURCÔT .....	1
COMITÉ DE L'AUTOROUTE 30 SUD INC. :	
PIERRE ARCOUETTE, NORMAND LAFORCE, NICOLE INKEL, GINETTE RACINE .....	15
REPRISE DE LA SÉANCE .....	38
DROIT DE RECTIFICATION :	
MARIO VERVILLE .....	38
MTQ : RÉJEAN BEAULIEU .....	41
DENIS BILODEAU.....	43
DENIS CAPES.....	44
DENIS TOUGAS.....	46
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
PHILOMENA KOUGEMITROS.....	48
COMITÉ INTERMUNICIPAL D'AMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE 30 :	
NORMAND COOL, DANIEL ASHBY, ANDRÉ J. CÔTÉ, GEORGES GAGNÉ, RÉJEAN PARENT, DANIEL GAUTHIER, DENIS GILBERT, MICHEL BÉLAND, YVES TREMBLAY .....	51
REPRISE DE LA SÉANCE .....	89

DROIT DE RECTIFICATION :

MTQ : RÉJEAN BEAULIEU ..... 89

MARIO ARSENAULT ..... 89

NORMAND LAFORCE ..... 90

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

KAHNAWAKE ENVIRONMENT OFFICE :

EVA JOHNSON, LOUIS SALCONI..... 93

COMITÉ CONSULTATIF AGRICOLE DE LA MRC DE ROUSSILLON :

GAÉTAN BROUSSEAU, JEAN-MARC DUBUC, JEAN-PIERRE LABERGE,  
JEAN-CLAUDE POISSANT, ROBERT BEAULIEU..... 107

DROIT DE RECTIFICATION :

MTQ : RÉJEAN BEAULIEU ..... 111

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5            Bienvenue à la cinquième séance de la deuxième partie d'audience publique portant sur le projet du ministère des Transports de construire l'autoroute 30 dans le tronçon Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

10            Alors, c'est maintenant le moment consacré à l'expression de votre opinion. Nous avons une grosse soirée à faire ensemble. Alors, sans plus tarder, nous allons commencer.

15            Et, je vous rappelle que vous avez un droit de rectification. Vous allez pouvoir l'exercer au début de chaque partie de séance. On va faire deux pauses, ce soir. Alors, vous devez vous inscrire au registre si vous avez des rectifications à apporter. Ces rectifications concernent des faits et non des opinions.

              Alors, on commence avec monsieur André Turcôt, s'il vous plaît.

### M. ANDRÉ TURCÔT :

20            Bonjour!

### LA PRÉSIDENTE :

25            Bonjour!

### M. ANDRÉ TURCÔT :

30            Mon nom est André Turcôt. Je suis agriculteur et natif de Saint-Constant. La région de Saint-Constant est sujette à des inondations quand le printemps est accompagné de pluies et que le dégel se fait rapidement. On a souvent vu dans les médias rapportées des inondations majeures à Saint-Constant. Donc, c'est une région que c'est possible quand même assez souvent qu'on ait des bonnes inondations. C'est un point de vue un petit peu différent peut-être de ce que vous avez entendu jusqu'à date, ici.

35            Nous avons les eaux des terres agricoles qui arrivent très rapidement dans les zones habitées, ce qui veut dire que maintenant, avec les drainages agricoles et les rivières qui ont été redressées, l'eau s'amène très vite dans la zone habitée.

40            Au cours des ans, plusieurs rivières furent creusées et redressées. Ce qui a pour effet d'amener toute cette eau dans la zone habitable où les rivières, à ces endroits, n'ont pas été creusées et redressées pour accueillir les surplus d'eau. Ce qui veut dire que les travaux de drainage ont été faits en zone verte mais n'ont pas été faits dans la zone qui est habitable, ici. Donc, l'eau arrive très vite dans la zone habitable, mais les rivières qui sont ici n'ont pas été...

45 les travaux n'ont pas été faits pour prendre toute cette eau qui arrive. Disons, on a fait les travaux en haut mais on ne les a pas faits en bas.

Il y a des travaux majeurs également qui ont été entrepris dans les plaines naturelles qui étaient inondables dans la région. Plusieurs centaines d'arpents qui, traditionnellement, étaient envahis par ces crues printanières ne peuvent plus remplir le rôle naturel. Maintenant, nous avons un problème d'inondation de résidences et de commerces, malgré la construction de petits bassins à Saint-Constant.

55 Si on a un printemps majeur, les petits bassins qu'on a construits à Saint-Constant ne suffiront jamais à prendre le surplus d'eau. Parce qu'on a éliminé des centaines d'arpents qui étaient inondables de façon naturelle.

Comment remplacer ces plaines naturelles? Au cours des ans, on a construit des résidences principalement et une partie de ces plaines sont aujourd'hui sous une montagne de terre visible à l'oeil nu, opérée par la compagnie Ciment Lafarge Canada.

60 Construire l'autoroute de la façon présentée sur la 132 est une erreur majeure. Une route creusée, nous avons tous vu certains printemps des pompes le long de la route 132 pour aider à l'évacuation des eaux. Ce qui veut dire que le long de la 132, quand il y a un bon printemps, l'eau passe par-dessus, comme c'est là. Puis, ils mettent des pompes pour aider à évacuer l'eau.

70 Le tracé sud dans les terres de l'autoroute 15 à l'autoroute 30 qui est déjà existante à Saint-Constant, ça, on parle de l'autre tracé maintenant, une autoroute surélevée – quand je veux dire *surélevée*, quand on fait une autoroute, il y a toujours une certaine élévation qui est faite – servirait également de barrage naturel pour la zone habitée. Les ponts sur la rivière à la Tortue, La Saline, Saint-Pierre et Saint-Régis pourraient contrôler le débit de cette eau. Si on fait des ponts, mettons la largeur qu'on veut que l'eau passe, il n'en passera pas plus.

75 Une décharge le long de la 30 sud pourrait absorber le surplus d'eau et la répartir à travers ces rivières. Ce qui veut dire que si on faisait un tracé de l'autre côté de l'autoroute, sud, tout le long de l'autoroute, ce qui prendrait le surplus d'eau, il faudrait la répartir pour qu'elle traverse la 30 sous tous les ponts des rivières qui existent.

80 Si on regarde le tracé sud, ça part de l'autoroute 15, ça passe à travers le parc industriel de Saint-Constant, ça longe les buttes de terre que Ciment Lafarge a construites, qui sont très visibles à l'oeil nu, de toute façon et, par la suite, ça traverse la zone verte agricole sur une courte distance.

85 Quand on dit que l'autoroute sud traverse une zone verte de façon continue, c'est faux. Il y a un parc industriel, il y a des terrains qui ne seront jamais cultivés dans tout ça. Les terrains voisins de Lafarge, ça ne sera jamais en culture. Cette autoroute serait une barrière naturelle entre la zone verte et la zone urbanisée.

90 Sur la 132, c'est-à-dire le tracé nord, si un incident majeur arrive, c'est la circulation régionale qui est paralysée et, par le fait même, on perturbe la circulation du Grand Montréal. Parce qu'il faut dire que dans la région, si on fait l'autoroute sur la 132, il n'y a aucune route parallèle. Donc, s'il y a un déversement ou un accident majeur, on oublie ça. Il n'y a plus de place pour passer. Tout arrête.

95 Si le tracé nord est inondé, on fait quoi? Parce que là je pense qu'au ministère des Transports, ils se sont posé la question à savoir quelle grosseur de pompe qu'ils étaient pour installer pour vider toute cette eau qui arriverait dans le tracé creusé. Je ne sais pas s'ils ont la réponse.

100 Une autoroute 30 sur le tracé nord, la 132, sans voie parallèle, dans la région de Saint-Constant, est tout simplement illogique. C'est mon opinion. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

105 Merci. Est-ce qu'on pourrait avoir l'acétate avec un grand A? Monsieur Turcôt, pourriez-vous vous approcher et prendre le micro, s'il vous plaît.

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

110 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

115 Est-ce que vous demeurez dans cette zone-là?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

120 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

125 Pouvez-vous nous indiquer dans quelle zone, si ce n'est pas indiscret?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

Non, ce n'est pas indiscret du tout. Moi, je demeure ici. Ici, vous avez la rivière Saint-Pierre. Moi, je demeure dans le secteur ici, présentement.

130

**LA PRÉSIDENTE :**

Puis vous avez des terres dans cette zone-là?

135

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

Ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

140

D'accord.

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

145

Puis un peu plus loin, ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

150

Et, pour vous, vous estimez que la localisation du tracé sud limiterait l'expansion de la zone urbaine vers le sud?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

155

Je pense que oui, parce que si vous regardez, il y a très peu de terres quand même qui sont de l'autre côté de l'autoroute. Si vous regardez, ici, vous avez un certain nombre de terres qui sont en culture mais qui appartiennent déjà à des gens sous spéculation. Il y a une autre compagnie qui est ici, qui possède des terres également. Ça fait qu'il reste à peu près une terre ici qui appartient à un agriculteur. La balance, ça n'appartient pas à des agriculteurs.

160

Ici, il y a une petite section... ici, il n'y a pas tellement de terres en culture non plus. Puis ça serait logique, ça serait très logique d'arrêter ça là. Ça serait arrêté une fois pour toutes. On arrêterait le développement et la zone agricole serait protégée.

165

Ensuite, comme je vous disais tantôt, si on fait la décharge le long de la 30 tout le long ici, pour l'eau, ça évite des inondations futures dans Saint-Constant. Parce qu'on a des problèmes majeurs d'inondation. Ça, là, si vous vérifiez, si vous allez dans les archives, du moment qu'on a un gros printemps dans la région, on a des problèmes majeurs d'inondation, quoiqu'en disent les élus municipaux ou les représentants des villes comme Saint-Constant.

170 Puis les petits bassins qu'ils ont construit, jamais, jamais ça remplacera toutes les plaines inondables qu'on a remplies, qu'on a construites.

175 Parce que si vous passez dans le secteur, vous allez voir où ce que Lafarge a mis des tas de terre, il y a à peu près 300 arpents là. Tout ça, c'était une zone inondable où l'eau allait le printemps. Il y avait à peu près quatre, cinq pieds d'eau pendant une semaine à dix jours, le printemps. Ça n'existe plus ça, là. Là, on est chanceux depuis quelques années parce qu'on n'a pas de gros printemps.

180 Mais, moi, je vous assure que si on ne règle pas le problème d'inondation, qu'on fait l'autoroute là, on va avoir des problèmes. Il va y avoir de l'eau dans l'autoroute, il va y avoir de l'eau dans les maisons, dans les sous-sol, il va y avoir de l'eau partout. Ça, c'est un problème que la Ville de Saint-Constant ne veut pas adresser présentement.

**LA PRÉSIDENTE :**

185 Vous êtes au courant peut-être qu'il y a des marais dans la zone ouest? On nous a indiqué qu'il y a quelques marais. Quatre, je crois.

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

190 Pouvez-vous les identifier?

**LA PRÉSIDENTE :**

195 D'habitude, c'est moi qui pose les questions, mais je vais le faire. Oui, vous pouvez venir, monsieur. On va faire ça pour vous. Alors, moi, le but de ma question, c'est de savoir...

Je vous demanderais de vous identifier pour les transcriptions.

**M. LUC BERGERON :**

200 Luc Bergeron. Je suis coordonnateur du Comité zone d'intervention prioritaire. Donc, je vais essayer de vous localiser les zones de marécage.

**LA PRÉSIDENTE :**

205 D'accord.

**M. LUC BERGERON :**

210

Donc, la première zone se situe, si je suis capable de bien localiser, elle se situe dans cette région-là. Il y en a une autre zone qui est de l'autre côté, une petite qui est à la confluence des deux, de l'autoroute 132 et il y en a une autre restante, qui est ici.

215

Celle qui est dans cette localité-là, elle est permanente et vient d'un principe, si vous voulez, de fontaine. C'est-à-dire que c'est l'eau qui sort...

**LA PRÉSIDENTE :**

220

Une résurgence.

**M. LUC BERGERON :**

225

Une résurgence, oui, très forte. L'ensemble de la réserve de Kahnawake, vous pourriez aller vous promener dessus, c'est assez humide, merci. Donc, les quatre zones, une de ce côté-ci; une autre de l'autre côté de la 30 à cette hauteur-ci; il y en a une dans le coin; et, une quatrième qui est juste ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

230

D'accord.

**M. LUC BERGERON :**

235

Donc, ces quatre zones-là sont identifiées par le Service canadien de la faune à Québec.

**LA PRÉSIDENTE :**

240

Très bien. Ça, ça signifie qu'ils ont une importance?

**M. LUC BERGERON :**

245

Exactement.

**LA PRÉSIDENTE :**

250

D'accord. Alors, il y a un intérêt à ce que ça demeure toujours humide lorsqu'il y a des zones marécageuses comme ça. Je vous demanderais de rester à la table, parce qu'on va parler un petit peu de cette question-là, puisqu'on parle d'inondation et de marécage. Un marécage a un intérêt lorsqu'il n'est pas asséché.

**M. LUC BERGERON :**

255 Tout à fait, madame la présidente. Je vous dirais une chose. Habituellement, par le passé, toutes les zones qui ont été asséchées ont vu disparaître la ressource faunique et, aussi, la ressource floristique qui étaient là. Tout à fait. Donc, ça change. Ça modifie le paysage. On change l'hydrologie, on change le paysage et les occupants.

260 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Turcôt, vous, une des préoccupations que vous avez, c'est d'éviter les inondations.

265 **M. ANDRÉ TURCÔT :**

Oui. Bien, je vais vous expliquer un petit peu où est-ce que ça inonde à Saint-Constant. C'est parce que là, on parlait de là. Les inondations, ici, majeures, ça va être dans le secteur ici. Ici, dans ces résidences-là. Puis dans le secteur ici également le long de la rivière Saint-Régis. Ça, c'est des zones majeures. Parce que les rivières amènent l'eau, parce que le drainage agricole a été bien fait. Donc, l'eau arrive beaucoup plus vite qu'elle arrivait par les années passées.

270 Donc, du moment que vous avez une crue d'eau assez forte, l'eau se ramasse... on le sait, ça, on l'a vécu, puis on va le vivre encore. On est chanceux qu'on n'a pas des gros printemps. Toute cette région-là est inondable jusqu'à la voie ferrée. Cette région-là, ici, est toute inondable. Celle-là également. Ça, c'est tout inondable, ça. Jusqu'à la rue La Saline, traverser La Saline, c'est toute une région qui est inondable. Tout ce secteur-là. Aller jusqu'à la voie ferrée.

280 Ça fait que pourquoi les villes s'obstinent pour avoir l'autoroute sur la 132 quand elles savent pertinemment qu'on peut régler le problème des inondations, on peut régler l'étalement urbain, on peut régler toutes les choses, les problèmes qu'on a dans la région en faisant la 30 là et en s'occupant de tous les problèmes qu'on a. Puis, en même temps, ça coûte bien moins cher faire la route là que d'aller la faire là-bas. Puis, ça fait deux voies dans la région.

285 Parce que si on veut une voie de contournement de Montréal, puis on amène toute la circulation sur la Rive-Sud, puis qu'il arrive un déversement ou quoi que ce soit, il arrive quoi? On paralyse la région. On paralyse le Grand Montréal. Puis, dans la région, on va où?

290

**LA PRÉSIDENTE :**

295 D'accord. Alors, revenons sur la question des inondations. Votre proposition, vous dites: gardons l'eau qui est située du côté sud pour l'acheminer plus rapidement vers les rivières qui traversent la zone.

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

300 La façon de régler la situation, c'est que chaque rivière, vous avez la rivière Saint-Régis, la rivière Saint-Pierre, vous avez la rivière La Saline et l'autre rivière à la Tortue, ce que vous faites, vous faites une décharge tout le long de la 30, pour répartir les eaux, répandre le surplus d'eau. Quand vous faites les ponts en dessous de la 30, vous les faites pas trop large, juste assez pour que la rivière de l'autre côté de la 30 puisse prendre l'eau et l'amener au fleuve sans  
305 qu'elle déborde.

**LA PRÉSIDENTE :**

310 Est-ce que les rivières déjà débordent lorsqu'il y a des inondations? Lorsqu'il y a des printemps hâtifs ou justement des moments où il y a des inondations importantes, est-ce que déjà, il y a des débordements au niveau des rivières?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

315 Oui, à chaque fois. Vous avez ici Saint-Régis Sud et Saint-Régis Nord. Souvent, les deux rangs sont fermés parce qu'il y a trop d'eau. Ça ne passe plus, la circulation. Il y a trop épais d'eau. La montée Saint-Régis, il y a de l'eau. La montée La Saline, il y a de l'eau dans les sous-sol. Il y a de l'eau un peu partout. Puis ça rentre un peu partout dans la région. Ça fait que aller jusqu'à la voie ferrée, on est quasiment en zone inondable à peu près partout. Ça fait  
320 que de la voie ferrée à aller jusqu'à l'autoroute ici, la future autoroute, si on la fait là, c'est une zone inondable.

325 La Ville de Saint-Constant a des problèmes majeurs avec ça. Puis, en tout cas, c'est politique, ça, ils ont creusé des petits bassins. Ça, c'est comme mettre un évier, puis mettre un bouchon dans le fond. Vous ouvrez la *champlure*. Quand le bassin est plein, qu'est-ce qui arrive? Ça déborde. C'est ça qui va arriver. Quand même ils tireraient le bouchon, il rentre trop d'eau. Ça fait qu'on a perdu des centaines d'arpents. Parce que c'est comme une cuvette, Saint-Constant. On est dans le fond de la cuvette. On a bâti le fond de la cuvette.

330 **LA PRÉSIDENTE :**

335 D'accord. Cependant, si l'eau est dirigée plus rapidement vers les rivières, la rivière à la Tortue, etc., Saint-Pierre, et que déjà il y a des débordements de ces rivières-là, ils ont une plaine inondable et la rivière s'étend vers la plaine inondable, comment vous voyez que ça répond davantage aux problèmes d'inondation?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

340 O.K. La plaine inondable, la majeure partie de la plaine inondable, elle est construite  
présentement. On a des résidences qui sont là. Et, puis, on a Lafarge qui a mis des  
montagnes de terre. Si vous allez sur le terrain ou si vous y êtes allés, vous savez où ce que  
c'est. Ca, c'était toute une plaine inondable.

345 Ce qui arrive, la dénivellation, si on s'en va vers Saint-Rémi, admettons qu'on s'enlign  
le village suivant, si on est au niveau du sol à Saint-Rémi, on est à la hauteur du clocher de  
Saint-Constant. Ça vous donne la pente. Ça fait que l'eau, elle vient vite.

350 Puis, toutes les terres sont drainées maintenant et les rivières ont été redressées. Sauf  
que dans la zone construite, il n'y a pas de travaux qui ont été faits pour prendre toute cette eau-  
là. Ça fait que qu'est-ce qu'il arrive? L'eau, elle s'étend dans la zone qui est construite et puis  
c'est la plaine naturelle d'inondation. C'est là qu'elle va l'eau, de façon naturelle.

355 Ça fait qu'on peut régler le problème maintenant en mettant la 30 de l'autre côté, en  
ayant des ponts de la bonne largeur et, aussi, en faisant une décharge pour répartir l'eau de  
l'autre côté. Ça fait que si on fait la 30 à une certaine hauteur, on garde l'eau du côté des zones  
vertes, qui ne fait pas de dommage en réalité, c'est des champs. Quand bien même que l'eau  
refoule un petit peu de ce côté-là, bien moins de dommages.

**LA PRÉSIDENTE :**

360 Lors de la présentation des mémoires, certains ont demandé qu'il y ait une attention  
particulière qui soit accordée aux marais de Saint-Constant pour leur préservation à long terme,  
dans une optique de développement durable. Et, un marais qui fonctionne bien, c'est un marais  
qui a de l'eau, toujours présente.

365 Alors, est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir, quelle que soit l'option retenue, une approche  
où on dirige d'une certaine façon les eaux de surplus...

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

370 Dans les marais?

**LA PRÉSIDENTE :**

375 ... vers les marais?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

380 Non. Non. Parce que les marais, là, ce qui arrive là, l'eau qui arrive des terres, elle s'en va vers la rivière Saint-Pierre, la rivière Saint-Régis, puis la rivière à la Tortue et La Saline. Les marais sont là.

**LA PRÉSIDENTE :**

385 D'accord. Je vous arrête, d'accord. Oubliez tout ce qui est vers l'est. Mais par rapport à l'ouest, la rivière fait une zone naturelle de drainage, mais ce qui est situé du côté ouest de la rivière Saint-Pierre... c'est la rivière Saint-Régis la plus à l'ouest?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

390 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

395 C'est Saint-Pierre? Saint-Pierre. Est-ce que justement, ça ne pourrait pas servir, ça, pour faciliter le captage des eaux, comme une sorte de bassin naturel?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

400 Les marais que vous avez identifiés tantôt ne peuvent pas servir du tout. Pas du tout à ça. Parce que les marais qui sont là-bas, il y a une voie ferrée, puis l'eau de l'autre côté du marais, de l'autre côté de la voie ferrée, c'est comme un mur entre les deux côtés. Puis, de ce côté-ci, le long de la 30, on a fait une petite décharge, puis on a comme asséché un peu le marais. On a fait des travaux. Il est asséché celui-là. Puis, l'eau, elle descend le long de la  
405 montée Saint-Régis. On a amené un surplus d'eau de la réserve de Kahnawake vers la rivière Saint-Régis avec ces travaux-là. Ça fait qu'on est allé chercher de l'eau de la réserve en faisant l'autoroute 30, puis on l'a amenée ici. Cette eau-là, elle ne venait pas ici, avant. Elle restait dans le marais. Ça fait qu'on a comme asséché le marais en faisant l'autoroute 30. Une partie du marais.

410 **LA PRÉSIDENTE :**

Et, vous croyez que c'est irréversible?

415

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

Bien, écoutez, si vous bloquez votre fossé, vous allez... ce marais-là, mais ça n'a pas de rapport avec l'eau qui vient des terres, ça. C'est de l'eau de la réserve.

420

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais c'est que, à un moment donné, il y a une capacité maximale à une rivière à recevoir de l'eau. Même si on lui en envoie davantage, elle n'est plus capable de l'évacuer.

425

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

C'est ça que je vous dis depuis tantôt. C'est que les rivières ne peuvent pas prendre les crues printanières présentement, dans les zones habitables. Il faut régler la situation parce que si vous avez un gros printemps, vous avez de l'eau dans les sous-sol. Ça, c'est assuré. Vous allez avoir de l'eau dans les sous-sol. On l'a vécu, puis on va le vivre encore. On s'est déjà promené en chaloupe dans les rues à Saint-Constant. Puis ça a été dans les médias.

430

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, ça on a vu des documents déposés à cet effet-là.

435

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

Oui. Puis ça peut encore se répéter. Donc, on sépare la zone verte de la zone habitable, on règle les problèmes d'inondation. C'est faisable. C'est faisable.

440

**LA PRÉSIDENTE :**

Votre proposition, c'est de diriger ces eaux-là plus rapidement vers les rivières.

445

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

Non. Ma proposition, c'est de faire l'autoroute 30 ici, O.K., les ponts sur les rivières sous l'autoroute 30, les calculer pour qu'ils ne laissent pas passer plus qu'un certain volume d'eau. Donc, on élimine les inondations de ce côté-ci.

450

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, l'inondation serait plus au sud.

455

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

460            Serait de ce côté-ci. On met comme un bassin, une décharge tout le long de la 30 pour  
prendre ce surplus d'eau. Puis quand même qu'il y aurait un petit peu d'inondation ici, ça fait  
bien moins de dommages que si vous inondez les résidences.

**LA PRÉSIDENTE :**

465            D'accord. Alors, une sorte de marais.

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

470            On retient l'eau de ce côté-ci.

**LA PRÉSIDENTE :**

475            D'accord. Mais c'est qu'il ne faut pas nuire aux agriculteurs non plus. Donc, il ne  
faudrait pas que l'eau soit gardée sur les terres. Ils ont fait des travaux d'assèchement de leurs  
terres, il ne faudrait pas qu'il y ait inondation. Votre proposition est à l'effet de rajouter le long de  
l'autoroute, dans l'optique où elle est construite dans le sud, une sorte de marais perpétuel ou,  
en tout cas, en longueur pour capter ces eaux-là.

480            **M. ANDRÉ TURCÔT :**

485            Exactement. Bien, vous appelez ça un marais perpétuel, moi, j'appelais ça une  
décharge. Mais c'est de garder l'eau de ce côté-ci. Mais l'eau, elle va traverser quand même,  
elle ne restera pas là tellement longtemps. Puis, le printemps, cette eau-là qui est là, elle  
n'affecte pas les agriculteurs. C'est le dégel.

**LA PRÉSIDENTE :**

490            Alors, c'est une zone tampon que vous proposez. Un bassin de rétention.

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

495            Exactement. Pour remplacer les plaines inondables qui ont été remplies par Lafarge et  
par les résidences.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

500 Selon votre expérience, monsieur Turcôt, à peu près à quelle fréquence il y a des inondations significatives à Saint-Constant? Parce que j'imagine que vous y résidez depuis un certain nombre d'années?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

505 Oui, je suis natif de Saint-Constant. Quand j'étais plus jeune, il y avait des plus gros printemps. À tous les ans, à tous les ans, on avait des inondations majeures. Maintenant, ça devient de plus en plus rare, un gros printemps, parce que l'eau, elle coule à peu près tout l'hiver. Mais le jour où on va en avoir un, puis ça va venir, ça va venir, ça, le jour où on va en avoir un, vous allez avoir des inondations majeures partout de ce côté-ci de la voie ferrée à  
510 Saint-Constant.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

515 Est-ce que la même situation peut se produire l'été en cas de pluies torrentielles ou si ça ne s'est jamais comparé à ce qui se passe au printemps?

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

520 Ça peut arriver. C'est déjà arrivé. On avait passé dans les médias, à un moment donné, à Saint-Constant, puis on avait même montré des chaloupes qui se promenaient dans les rues. Ça fait que c'est possible que ça arrive l'été également.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

525 Deuxième ordre d'idée, précisément parce que vous habitez dans le secteur sud de Saint-Constant, mais malgré tout, entre les deux tracés d'autoroute, vous estimez que le tracé sud est préférable au tracé nord, est-ce qu'il y a des mesures à considérer, soit dans la localisation, soit dans l'aménagement pour atténuer l'impact du passage de l'autoroute dans le tracé sud?  
530

Parce qu'il y a quand même de vos concitoyens qui redoutent le passage de l'autoroute dans le tracé sud, soit à cause du bruit, soit encore à cause de la présence physique d'une infrastructure comme ça dans un territoire agricole où il n'y avait pas d'infrastructure comme ça. Alors, est-ce qu'il y aurait des mesures de compensation ou d'atténuation à envisager?  
535

**M. ANDRÉ TURCÔT :**

540 Si on regarde bien le tracé, on part de la 15, on traverse le parc industriel de Saint-Constant. Donc, ça n'affecte pas la zone verte. Ensuite, on tombe ici le long des buttes de terre de Lafarge, O.K.? C'est peut-être en zone verte mais ça ne sera jamais cultivé. Ensuite, on arrive ici dans la zone verte. Ça n'affecte pas de façon majeure aucune ferme majeure de Saint-Constant. Ça n'affecte pas de façon majeure. C'est des terres qui sont cultivées par des agriculteurs qui sont plus loin. Ce n'est pas des fermes principales. Ce ne sont pas des fermes principales.

545  
550 Et puis on sait tous qu'à un moment donné, il faut faire un barrage naturel pour les développements résidentiels. Bien, on l'a, la solution là. On dit: \*On arrête ça à l'autoroute, ça ne va pas plus loin.+ Puis on règle tous nos problèmes en même temps.

555 Parce que nos politiciens à Saint-Constant, nous autres – je vous parle souvent de Saint-Constant parce que je demeure à Saint-Constant – on fait des campagnes électorales sur les petits bassins. Je n'ai rien contre ça, là, mais ça ne règle pas nos problèmes d'inondation.

560 Ça fait qu'on règle des problèmes d'inondation. Puis on a deux routes, aussi, pour la région. On n'a pas juste une route là. Parce que, regardez, vous sortez le trafic de Métropolitain et de Montréal, vous l'amenez ici sur la 30. On contourne l'île de Montréal. Il y a un accident majeur sur l'autoroute. Il va où, tout ce monde-là? Ils vont où? Il n'y a pas de route. Il n'y a plus de place pour passer.

565 Il n'y a aucune ville en Amérique du Nord qui a une voie de contournement que si elle ferme, il n'y a pas d'autre place pour passer. Ça n'existe pas. La seule ville qui n'a pas de voie de contournement, c'est Montréal. On veut en faire une mais on veut la faire à moitié.

570 Ça fait que si vous ne la faites pas comme il faut, tout de suite, ça va être à reprendre plus tard. Ça fait que pourquoi ne pas le faire comme il faut immédiatement, régler nos problèmes d'inondation, régler nos problèmes de contournement de l'île de Montréal et garder une route locale qui s'en vient un boulevard commercial très important. Puis en même temps, ça coûte moins cher la faire là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci pour votre témoignage.

575 **M. ANDRÉ TURCÔT :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

580

Nous invitons le Comité de l'autoroute 30 sud.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

585

Alors, madame la présidente, avant de débiter, j'aimerais vous présenter des gens qui sont avec nous dans le comité. Alors, il y a madame Inkel qui représente la Ville de Candiac; il y a monsieur Laforce qui représente la Ville de Delson; il y a ma consœur ici qui n'est pas dans le comité mais qui nous aide beaucoup et qui est de Sainte-Catherine. Et, il y a moi qui représente Saint-Constant.

590

Alors, madame la présidente, monsieur le commissaire, bonsoir! Il nous fait plaisir de se revoir. Nous aimerions traiter ici, ce soir, de certains points qui nous apparaissent primordiaux dans l'analyse du projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, soit la transparence, les considérations du milieu agricole versus les considérations du milieu urbain, la qualité de vie d'une communauté et l'environnement.

595

En ce qui a trait à la transparence, nous aimerions commencer par la lecture d'un extrait d'un article paru dans le journal *La Presse*, le lundi 25 mars 2002 et qui s'intitule:

600

*\*Boisclair amendera la Charte de Montréal. Monsieur Boisclair souhaite cependant lancer un grand débat sur la démocratie municipale et le sens de l'éthique des élus municipaux du Québec. \*Je comprends bien la sensibilité des citoyens qui exigent plus de transparence et qui réclament plus de démocratie. Ces questions me préoccupent+, assure-t-il. \*J'invite le monde municipal à pousser plus loin l'expérience démocratique+ conclut-il. \*Je pense que les grandes villes doivent se doter des plus hauts standards de démocratie et un des critères d'efficacité de la démocratie, c'est la transparence.+*

605

Madame la présidente, monsieur le commissaire, cette affirmation, ces principes que remet en lumière monsieur Boisclair nous interpellent fortement, nous, le Comité de la 30 sud, puisque nous nous battons depuis le début de notre création pour que la transparence se fasse dans un dossier qui nous apparaît plus opaque qu'un mur de béton.

610

En fait, tous les intervenants qui s'intéressent à ce dossier de près ou de loin doivent être conscients que nous avons dû avoir recours maintes fois à la *Loi d'accès à l'information* pour obtenir toute l'information qui, somme toute, aurait dû être accessible, sans ambages.

615

Nous avons dû, de plus, demander lors de la première partie de l'audience publique du BAPE qu'un certain document soit déposé par la Ville de Saint-Constant. Cette même ville, d'ailleurs, qui a refusé de nous reconnaître comme comité, nous qui défendons la qualité de vie de notre communauté, nos PME et notre environnement. Elle a préféré reconnaître les Outremangeurs anonymes.

620

625           Étant donné que la transparence, c'est ce qui est visible par tous, non dissimulé, public, comment peut-on accepter toutes les tractations qui ont été faites derrière des portes closes? Les échanges, les demandes de fonds. D'ailleurs, depuis quelques jours, nous n'entendons parler que d'argent. Plusieurs voulant leur part de la cagnotte des fonds publics disponibles pour régler, nous semble-t-il, des problèmes de gestion administrative.

630           Les quelques rares séances d'information organisées par le promoteur, plus inquiétantes que éclairantes, puisque nous avons l'impression qu'on voulait nous vendre un projet plutôt que de nous informer et de nous consulter. D'ailleurs, ces séances d'information ont toujours fait l'objet d'un fort mécontentement chez la population qui n'avait de cesse de manifester sa désapprobation.

635           Nous devons être informés. Ce qui veut dire présentation claire et concise des divers scénarios et des enjeux rattachés. Vulgarisation professionnelle des documents. Présentation des tracés clairement identifiés.

640           D'ailleurs, madame la présidente, monsieur le commissaire, si nous pouvons nous permettre, hier midi, 25 mars, le représentant du Super C a affirmé qu'un boulevard urbain poserait la même problématique pour le commerce qu'il représente puisque le promoteur lui a confirmé qu'il n'y aurait pas de feu de circulation à la hauteur de la rue Brébeuf. Par conséquent, devons-nous conclure qu'il existe un plan dudit boulevard urbain? Et, si oui, est-il possible de le consulter et de le rendre public?

645           La création d'un comité intermunicipal qui nous semble à des milliers d'années-lumière des préoccupations des citoyens, mais bien campé toutefois dans des considérations administratives. Nous aurions aimé être consultés, nous aurions aimé avoir le sentiment que nos intérêts quant à notre qualité de vie, quant à notre santé, quant à notre bien-être socio-économique et quant à notre environnement soient défendus.

650           Au lieu de cela, nous nous sommes rendus compte qu'il y avait toutes sortes d'ententes et de demandes qui ne correspondaient pas à nos attentes et qui tournaient toujours autour de considérations pécuniaires.

655           Qui exactement veut-on privilégier? Nous demandons une réponse franche et nette.

660           Les contradictions dans les propos entre les différents intervenants impliqués. Le ministère des Transports informe également les représentants qu'après la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, les voies de service deviendraient la propriété des municipalités à l'exception des structures et que dans l'éventualité de l'autoroute au sud, toute l'assiette de la 132 deviendrait la propriété des municipalités adjacentes au tracé et que celles-ci seraient responsables de leur entretien et d'améliorations futures.

665           Par conséquent, madame la présidente, monsieur le commissaire, nous aurions aimé que transparence fut faite et nous avons tout lieu de croire qu'elle est encore absente. De plus,

670 nous demandons ici ce soir à notre ministre des Affaires municipales et de l'Environnement que  
transparence soit rendue dans ce dossier. Nous invitons de plus nos élus municipaux à  
participer au chantier qu'entend organiser monsieur le ministre Boisclair à la table de Québec  
des municipalités et ce, pour le bien-être de notre communauté. Et, nous croyons qu'ils en ont  
bien besoin.

675 Nous regrettons aussi que ce dossier prenne des allures de conflit entre le milieu  
agricole et le milieu urbain. Nous considérons que c'est mal articuler la problématique. En fait,  
madame la présidente, je me permets de vous apporter une information que je juge très  
importante.

680 Vous avez devant vous un citoyen qui s'est battu au côté de René Lévesque pour  
instaurer la Loi de protection du zonage agricole. Cette loi devait protéger les terres agricoles  
contre toute forme de spéculation. Quand certains spéculateurs, achetant des terres agricoles à  
des fins d'investissement uniquement, les laissant montrer en friche, pour finalement les  
développer et en tirer profit, autre que l'agriculture.

685 Cette loi devait contrer toute forme de développement sauvage où un promoteur bâtit  
n'importe quoi, n'importe où et n'importe comment.

690 Aujourd'hui, un organisme et des gens se sont emparés de cette loi et s'en servent à tout  
venant, comme s'il s'agissait d'une loi blindée, fermée sur elle-même, au-dessus du peuple,  
donc au-dessus de tout gouvernement, ce qui, à nos yeux, est inadmissible. Personne n'est  
au-dessus du peuple puisque nous sommes une démocratie.

695 En fait, nous croyons que l'on reconnaît un grand praticien au fait qu'il saura comment  
dépasser la théorie, le cas échéant. Et, le cas échéant est maintenant là. Oui, nous devons  
protéger le milieu agricole, mais nous devons également vouloir et devoir protéger le milieu  
urbain.

700 Le projet de prolongement de l'autoroute 30, et qui plus est, est en tranchée sur l'axe de  
la 132, c'est en définitive implanter un cancer vicieux dans une trame urbaine et sociale bien  
vivante. C'est une erreur environnementale que nous n'acceptons pas.

705 Une autoroute qui est en plus une autoroute en tranchée dans notre petite communauté,  
c'est la fin certaine d'une façon de vivre. C'est l'éradication de l'artère principale de notre activité  
économique. C'est la destruction non désirée et imposée de nos allées et venues, notre  
communauté ayant, en effet, de très fortes relations intermunicipales, que ce soit au niveau des  
activités économiques, des activités sportives, soccer, baseball, hockey, au niveau des  
activités communautaires et de nos relations sociales.

C'est une atteinte à notre quiétude. Personne ne peut nous démontrer quelle sera  
l'étendue des débordements routiers sur la trame urbaine actuelle. Que l'on pense à la

710 congestion des rues de Saint-Lambert limitrophes à l'entrée du pont Victoria ou aux transversales du boulevard Métropolitain.

715 C'est l'incrédulité dans les voies de contournement identifiées. Marie-Victorin, qui présente déjà des problèmes de congestion et où l'on recense des écoles, des parcs, un CLSC, des résidences pour personnes âgées. Une rue, qui est aussi riveraine du fleuve Saint-Laurent et qui traverse la rivière à la Tortue, la rue Saint-Régis, l'autre voie de contournement identifiée par le promoteur où l'on recense des écoles, des parcs, des résidences, un centre communautaire et une église. C'est une source anticipée de stress, d'inquiétudes, de frustration et d'impuissance.

720 Nous avons, en effet, le sentiment profond de ne pas être écouté. Pourquoi, en 2002, dans le contexte de développement durable, devrions-nous accepter une telle source de stress? Pourquoi accepterions-nous de changer nos habitudes de vie? Pourquoi devrions-nous craindre pour notre revenu? Au nom de quoi notre vie urbaine et sociale devrait-elle être perturbée?

725 Le projet de prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, c'est en matière de climat sonore, non pas une amélioration de notre situation mais une contribution à sa détérioration. Par conséquent, nous sommes très inquiets et nous n'acceptons pas la façon dont le promoteur a traité un point aussi capital pour notre santé que celui du bruit.

730 Le projet de prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, c'est, en matière de qualité de l'air, la considération que le projet proposé ne nous permet pas d'obtenir un environnement de qualité mais contribue plutôt à la détérioration de la situation actuelle.

735 Nous considérons de plus qu'à l'ère des accords de Kyoto et du développement durable, il est plus que temps que nos représentants politiques et ce, quel que soit leur palier gouvernemental, prennent leurs responsabilités et fassent en sorte que l'une des propriétés en matière de transport soit la protection de l'environnement, notamment dans le cas présent la qualité de l'air.

740 Nos dirigeants ont le devoir moral de veiller à la sauvegarde de la santé de leurs concitoyens et nous, les citoyens, avons le devoir moral de veiller à ce que notre santé soit préservée. Dans le cas présent, après avoir pris connaissance du dossier et à la lumière de l'étude parue dans le *Washington Post* dont on vous a donné copie, nous jugeons que notre santé est mise en péril et nous considérons que ce projet doit être revu dans son ensemble.

745 Le projet de prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, c'est en quelque sorte une menace pour les petites et moyennes entreprises, jadis, fleurons de notre pensée économique et politique. Comment voulez-vous, madame la présidente, que les propriétaires et les employés de ces entreprises ne soient pas inquiets?

750 Si une grande surface telle que le Super C demande des corrections au tracé afin qu'elle n'encoure pas trop de pertes importantes qui pourraient mener à sa fermeture, si un géant

755 risque de mourir, qu'advient-il des plus petites, confrontées à la même situation, qui sont situées entre les viaducs?

760 Dans le cas échéant où le gouvernement donnerait son aval à ce projet, le promoteur prévoit un calendrier de travail s'échelonnant de trois à cinq ans. Par la nature du projet, des travaux de déblaiement, de remblaiement, de dynamitage, l'installation de station de pompage seront entre autres accomplis.

765 Nous estimons que trois à cinq ans de travaux d'ingénierie majeurs, ça se traduit dans la réalité par le bris total de notre façon de vivre, par le stress de perdre son entreprise et sa clientèle, par des inquiétudes réelles concernant, d'une part, la façon dont seront gérés les sites contaminés et, d'autre part, l'avenir de la communauté et de ses citoyens, par un impact important qui va être présent durant la construction, que ce soit en termes de niveau de bruit moyen ou en termes de niveau de bruit par impact.

770 Donc, il y aura certainement des détonations, par exemple, qui vont créer des niveaux de bruit importants et les analyses d'impact suggèrent que cet impact-là est important. Et, on n'a qu'à regarder dans *La Presse* de la semaine passée, je crois, l'autoroute 25, on a fait sauter à la dynamite et on a défoncé des piscines, les débris ont passé à travers des maisons. Alors, on peut imaginer avec toute la dynamite qui sera utilisée sur la 30, sur la 132, des choses qui peuvent arriver.

775 Par la frustration de se demander constamment pourquoi le tracé nord, qui est une véritable ingérence dans nos vies et dans notre environnement, a été préféré au tracé sud qui requiert un cahier de charges moins lourd et un calendrier de travail beaucoup plus court.

780 En effet, le tracé sud ne requiert pas de travaux majeurs de déblaiement et de remblaiement et de dynamitage. Il n'agresse pas la nappe phréatique. On y rencontre aucun site contaminé. On n'asséchera pas de marécage de grande valeur environnementale. Nul besoin de pompe, de station de pompage. Ni de ramassage de neige l'hiver. Moins de sels de déglçage, vu que c'est en surface. Deux routes pour le prix d'une. Et, par conséquent, nul  
785 besoin de voie de contournement dans les zones d'école, de garderie et de CLSC et de résidences. Et, moins de deniers publics dépensés de façon désinvolte. Enfin, bref, moins de contraintes majeures et gain de certains atouts plus qu'intéressants.

790 Dans la version abrégée de son programme *Un pays pour le monde*, le Parti Québécois, qui occupe le gouvernement présentement, affirme:

795 *\*Chaque individu, groupe d'individus, entité corporative et institution seront responsables de l'environnement afin de préserver la qualité de vie et, par le fait même, la santé. Nul n'abusera de ce bien collectif afin que tous et toutes aient accès à une nature saine. Toute agression d'un individu contre l'environnement, tout gaspillage des ressources naturelles, toute catastrophe écologique causée par une activité économique sauvage seront sévèrement condamnés.+*

800 Ici, quand on lit ça, nous, ça nous dit: si on fait l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, tous ces éléments-là y sont attaqués.

805 L'autoroute 30 en tranchée sur la 132 est, comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, une fissure, une entaille dans une réalité urbaine, sociale et économique. Par conséquent, il s'agit d'une agression dans la vie de notre communauté de 64 000 habitants, une sorte d'attaque en règle contre notre tissu social et économique.

810 L'autoroute 30 en tranchée sur la 132, c'est la confrontation avec la nappe phréatique. N'y a-t-il pas un danger à construire en dépression? Ne s'agit-il pas d'une agression de l'environnement? Le député de La Prairie, monsieur Geoffrion, n'a-t-il pas rejeté du revers de la main une autoroute en tranchée sur la 15 à la hauteur de La Prairie pour ne pas creuser dans la nappe phréatique? Alors, pourquoi est-ce différent pour nous?

815 L'autoroute 30 en tranchée sur la 132, c'est l'éventuelle et nécessaire gestion des sites contaminés en tenant compte absolument, toutefois, que le projet retenu exige des travaux de déblaiement. Ainsi, en partant du principe qu'à Delson, un site d'enfouissement produit des eaux de lixiviation et de méthane, et que l'autoroute passe en dépression, n'y a-t-il pas danger de favoriser la contamination du sous-sol, de la nappe phréatique et des cours d'eau? N'y a-t-il pas une faille à proximité, de dizaine et de dizaines de mètres, qui atteint la nappe phréatique? Et, ça, c'est la Stella Jones, les territoires qui appartiennent à Domtar, où on a identifié qu'il y a une faille de dizaine et de dizaine de mètres et que ces polluants-là sont rendus dans la nappe phréatique.

825 Est-ce que l'égouttement, selon la carte de Freeze, ne se dirige-t-il pas vers l'autoroute en dépression sur la 132 et vers la rivière à la Tortue, elle-même considérée comme un élément environnemental majeur?

830 N'a-t-on pas vu à Mercier les contaminants se déverser sur une étendue de 24 kilomètres? Compte tenu du fait également qu'à Delson, deux entreprises, dont Domtar, qui durant les années 20 et 30 entreposaient dans des étangs et des lagunes du créosote préservatif pour les dormants de chemin de fer et, un coup que la qualité était rendue désuète, on enterrait ça et on creusait une autre lagune. Et, ça, c'est rendu un des terrains contaminés les plus dangereux en Montérégie, et on dirait même au Québec.

835 N'a-t-il pas lieu de s'inquiéter? A-t-on pris des échantillons de la Stella Jones à la 132? Lors de la session du BAPE en première, on nous a dit qu'on avait arrêté aux clôtures, et de la clôture de la Stella Jones à aller jusqu'à la 132, on n'avait pas pris d'échantillon parce qu'on nous a dit que ce n'était pas dangereux. Mais si c'est rendu dans la nappe phréatique et que si, à Mercier, ça s'est étendu sur 24 kilomètres, c'est impossible que ça ne se rende pas dans la 132 vu qu'elle est creusée?

840

Monsieur Ménard aurait dû réaliser que la question des sols contaminés dans une ancienne zone industrielle comme l'est de Montréal sera l'un des éléments importants pour le coût et le choix du design d'un projet de route. Et, ça, c'est monsieur Perreault du CRE Montréal qui le cite.

845

Par conséquent, nous remettons en cause le choix du design du promoteur. Allons-nous agresser la nappe phréatique et risquer de contaminer nos rivières, nos prises d'eau et le fleuve pour se donner raison quant au choix du lieu et de la façon de réaliser cette autoroute?

850

L'autoroute 30 sur le tracé nord, c'est tout comme pour le tracé sud, la traversée de trois rivières, mais c'est également et uniquement pour le tracé nord une agression majeure du marais situé à proximité de la réserve indienne. Ainsi, comme l'a affirmé monsieur Gérard Massé de la Société de la faune, ce marais qui existe, qui se mêle avec une forêt marécageuse en voie de périssement, les arbres sont à peu près tous morts sur une bonne partie du secteur. Les gens se demandent: est-ce que c'est un marais naturel ou pas naturel? Il répond:

855

*\*Ça a peu d'importance. Selon notre réglementation, qu'il soit naturel ou non, du fait qu'il existe, il supporte une faune et puis on le considère comme un marais. Et, lorsqu'on intervient dans ce secteur, il y a des précautions à prendre de façon particulière. Par exemple, parce qu'on y retrouve passablement d'espèces de faune au niveau des amphibiens. Il y a peut-être une dizaine d'espèces qui s'y trouvent. Il y a beaucoup d'oiseaux aussi qui sont associés à ce milieu qui est diversifié, parce que nous avons une interface entre l'eau et puis le milieu terrestre.*

860

*D'autre part, ce marais, c'est aussi une source d'inquiétude quant à la façon dont le promoteur a fait ses recherches. En effet, le MTQ a affirmé en première partie de l'audience publique, à l'endroit dont parle monsieur Arcouette par rapport à l'étagement entre le chemin de fer et l'autoroute 30 dans Sainte-Catherine, dont dans le quadrant nord-ouest et nord-est, il y a effectivement présence d'eau, mais c'est un phénomène relativement récent.*

865

870

*En effet, on remarque qu'il y a de grands arbres et que ces arbres-là, depuis, je dirais, quatre ou cinq ans, meurent à cause de la présence d'eau. Donc, ce n'est pas un marécage ancien. C'est une situation récente due à un mauvais drainage tout simplement ou je ne sais pas, et c'est en grande partie sur des terrains qui appartiennent au ministère, d'ailleurs.*

875

*Donc, je ne suis pas biologiste mais je ne pense pas qu'on peut qualifier ça de marécage.+*

880

Et, quand on regarde le marécage, quand on va voir, il y a une voie ferrée qui passe, il y a deux fossés chaque côté, ils sont remplis d'eau, les fossés. Ils ne réussissent même pas à drainer le marécage parce qu'il y a une source d'alimentation constante. C'est un marécage.

Quant à l'affirmation voulant que c'est en grande partie sur des terrains qui appartiennent au ministère, d'ailleurs, c'est que ce marais soit situé sur des terrains qui appartiennent en

885 grande partie au ministère ne change en rien le fait que ce marais a un intérêt environnemental  
de grande valeur, et nous avons la ferme intention de le protéger et de veiller à ce qu'il demeure  
intact.

Je ne sais pas, madame, si c'est dans vos responsabilités, mais j'aimerais faire une  
890 demande. Je ne demande pas d'argent comme les autres ont demandé depuis qu'on vient aux  
audiences du BAPE, mais j'aimerais que vous intercédiez auprès du ministre de  
l'Environnement pour décréter ces zones-là territoire protégé. Je ne sais pas si c'est moi qui dois  
faire ma demande par écrit ou si vous pouvez intercéder pour nous, mais je crois que c'est une  
richesse, c'est un joyau qu'on possède dans la région, ici. Puis, mon Dieu, protégeons-le.

895 L'autoroute 30 sur le tracé nord, c'est l'obligation de vérifier et de s'assurer qu'il n'y aura  
pas d'agression sur le milieu aquatique. Ainsi, comme l'a fait remarquer monsieur Alain:

*\*Évidemment, en ce qui concerne la section de l'autoroute en dépression, il va y avoir  
900 probablement un abaissement de la nappe phréatique. Donc, il va y avoir de l'eau à pomper.  
Et, c'est évidemment au promoteur à démontrer qu'il n'y aura pas d'impact sur le milieu  
aquatique, parce qu'il va y avoir un rejet dans la rivière Saint-Régis, et ils doivent évidemment  
respecter les critères de qualité de surface pour ce rejet-là. C'est-à-dire, avoir des normes,  
respecter les normes qu'on retrouve selon les usages qu'on fait de cette rivière. Et le principal  
905 usage, je crois que c'est surtout la vie aquatique. Alors, il y a des normes à respecter en  
fonction de ça.+*

L'autoroute 30 sur le tracé nord, c'est un suivi majeur et tous les coûts qui s'ensuivent de  
la problématique des inondations, c'est aussi une grande source d'inquiétude pour notre  
910 communauté, puisque le promoteur a déjà affirmé:

*\*De plus, à moins de contraintes majeures, le MTQ évite l'aménagement de route en  
dépression, puisqu'elle constitue un point faible du réseau étant donné la possibilité  
d'inondation.+*

915 Imaginez-vous. Ils le reconnaissent. On traverse trois rivières et de chaque côté, il y a  
deux ans, on se promenait en chaloupe. On veut faire une autoroute creusée à 25 pieds.  
Préparons nos chaloupes.

920 Par conséquent, à la lumière de tous les éléments susmentionnés, nous considérons  
que ce projet, de par son concept et l'emplacement retenu, agresse notre environnement et ce,  
à tous les niveaux.

925 Madame la présidente, monsieur le commissaire, nous aimerions que le tronçon de  
l'autoroute 30, appelé à traverser la MRC de Roussillon, constitue un précédent dans la gestion  
des transports et des infrastructures routières. Nous aimerions, en effet, qu'il s'inscrive non

seulement dans le contexte du développement durable mais également dans un code de valeurs environnementales hautement sophistiquées.

930 Le projet qui nous a été présenté porte les stigmates du passé. Nous aimerions un projet innovateur, bien campé dans la réalité d'aujourd'hui. Ce qui veut dire que nous aimerions que le Québec devienne tendance et qu'il épouse le courant voulant que toutes les grandes villes manifestent la volonté de se départir d'infrastructures routières qui brisent la trame urbaine et sociale de leurs communautés.

935 Elles dépensent ces communautés – ici, on parle de l'Amérique du Nord – des sommes d'argent considérables pour redonner un caractère humain à leur trame urbaine, et que ce soit New York, Toronto, Milwaukee, Chicago. Et plus près de nous, Montréal, qui a décidé de ne pas construire, si on écoutait le maire, monsieur Tremblay, parlant du boulevard Décarie dans lequel il reconnaissait que ça a été une faille, une fissure qui a divisé les Montréalais et c'est pour ça qu'ils se sont battus pour ne pas avoir la même chose sur la rue Notre-Dame.

940 Nous aimerions que l'on reconnaisse le fait que la route 132, en 2002, est une route réappropriée par une communauté dans son ensemble. Cette route a une âme. Elle nous appartient. Et nous aimerions, certes, qu'elle soit améliorée mais dans des conditions beaucoup plus équitables pour tous nos citoyens, propriétaires, locataires de résidences et de commerces de petite et de moyenne entreprises et de grande surface aussi. En définitive, elle a l'essence d'un grand boulevard urbain, représentatif de notre communauté.

945 Nous aimerions que l'on reconnaisse le fait que la route 132, en 2002, est une route réappropriée par une communauté dans son ensemble. Cette route a une âme. Elle nous appartient. Et nous aimerions, certes, qu'elle soit améliorée mais dans des conditions beaucoup plus équitables pour tous nos citoyens, propriétaires, locataires de résidences et de commerces de petite et de moyenne entreprises et de grande surface aussi. En définitive, elle a l'essence d'un grand boulevard urbain, représentatif de notre communauté.

950 Enfin, madame la présidente, monsieur le commissaire, nous aimerions porter à votre attention, en terminant, que nous estimons qu'un préjudice a été commis à l'égard de la communauté de Kahnawake qui n'a pas été ni consultée, ni informée de ce projet. Pourtant, elle aura à subir une augmentation de la pollution atmosphérique, une détérioration de son climat sonore, l'augmentation de la congestion routière sur sa route, affectant une école, un développement résidentiel, ainsi que son milieu faunique et floristique.

955 N'aurions-nous pas dû inviter et consulter le grand chef Jos Norton? On apprend aujourd'hui que les maires se sont réunis, ont fait une conférence de presse. On n'a même pas eu le respect d'inviter cette personne-là qui est un voisin à côté et qui sera affecté par cette route.

960 En ce qui nous concerne, nous considérons qu'il s'agit d'un manque d'éthique et de respect envers une communauté qui s'identifie à juste raison comme une nation et qui partage le même environnement que nous. Et, nous vous demandons d'intervenir auprès du ministre de l'Environnement et qu'il adresse des excuses à la communauté mohawk de Kahnawake.

965 J'ai terminé, madame la présidente. Merci beaucoup de m'avoir écouté. Vous avez été très gentille.

**LA PRÉSIDENTE :**

970           Lorsqu'il y a des demandes qui sont faites de la part des intervenants en audience  
publique, on les indique dans le rapport. \*Nous avons reçu telle demande.+ Il arrive qu'on fasse  
une analyse de ces demandes; d'autres fois, non. Mais au moins on les indique. D'accord?  
Alors, vous n'avez pas à faire d'autres démarches. Maintenant, ça ne veut pas dire que je ne  
vous invite pas à faire d'autres démarches mais, pour le Bureau d'audiences publiques, pour la  
975           commission, on a reçu la demande que vous avez faite.

          On a quelques questions à vous adresser.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

980           Monsieur Arcouette, vous avez certainement été très éloquent et, en même temps,  
votre mémoire couvrait beaucoup de points. J'aimerais tout de même vous demander, au  
départ, puisqu'il en a été question à d'autres moments au cours des audiences, la pertinence,  
donc la nécessité d'un lien autoroutier entre les tronçons existants de la 30, est-ce que c'est  
985           quelque chose qui est acquis pour votre comité? Ou si la pertinence de l'autoroute est remise en  
question?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

990           Quand on regarde le pourquoi de cette autoroute-là, on a essayé, lors des audiences du  
BAPE, le promoteur a essayé en premier de nous faire accroire que c'était pour nous, à cause  
de la démographie. Quand on sait que cette autoroute-là, ce n'est pas pour nous. C'est pour  
désengorger Montréal. On reconnaît que c'est pour désengorger Montréal et améliorer la qualité  
de vie de Montréal.

995           Et, on nous a fait comprendre, tous les facteurs économiques nous ont fait comprendre  
que ça prend une autoroute. C'est pour le camionnage. Quand vous le regardez le camionnage  
sur la 132, si les camions n'étaient pas là, on ne serait pas congestionné. Ils prennent les deux  
voies et puis, là, on fait la lumière, puis, là, ça décolle, avant que l'embrayage se fasse, tout  
1000          le monde attend en arrière. Ils prennent toutes les voies. Alors, cette autoroute-là, c'est pour le  
deux millions de camions qui n'embarqueront plus sur Montréal, qui vont contourner Montréal. Il  
n'y aura plus...

1005          Et, ce qui est aberrant là-dedans, c'est qu'on nous dit, quand j'ai participé au mémoire  
de Montréal, je crois que c'est monsieur Prescott, il nous a dit: \*Lorsque l'autoroute 30...+, il a  
justifié, un des éléments qui a justifié de ne pas faire une autoroute sur la rue Notre-Dame, il a  
dit: \*Quand la 30 sera terminée, bien, il y a deux millions de camions qui ne passeront plus.+  
Et, non plus, tous les camions de contaminants ne passeront plus dans Montréal. Tous ceux  
qui sont chargés d'explosifs. Imaginez-vous! Tout le monde applaudissait. Mais c'est nous qui  
1010          allons les avoir chez nous. Je veux bien les aider en bon citoyen, mais regardons. Pour le  
même prix, on aurait deux routes. Alors, contourmons.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1015 Mais ma question de base, c'était -- je pense que vous avez répondu en disant que la pertinence d'un lien autoroutier qui compléterait cette voie de contournement-là, au départ, est acquise chez vous.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1020 Oui. En tout cas, on comprend que ça prend une autre.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1025 D'accord. Vous terminez votre mémoire en disant:

*\*Nous aimerions que l'on reconnaisse le fait que la route 132, en 2002, est une route réappropriée par une communauté dans son ensemble. Cette route a une âme. Elle nous appartient et nous aimerions, certes, qu'elle soit améliorée.\**

1030 Dans les faits -- et vous les avez évoqués vous-même -- il y a tout de même des problèmes majeurs de congestion, de trafic où, comme vous le disiez vous-même, le transit, la circulation locale et régionale sont mêlés. Comment voyez-vous la route 132 à l'avenir, dans l'hypothèse où, effectivement, l'autoroute passait au sud?

1035

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1040           Moi, j'ai l'environnement dans mon coeur et dans mon esprit. Moi, je verrais la 132, un beau boulevard urbain, comme on voit des fois, ceux qui vont en Floride, on voit tous les commerces à travers les arbres. Et, moi...

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1045           Excusez-moi, mais on n'est quand même pas en Floride, la nature nous l'a rappelé. Est-ce qu'il y a quand même d'autres types de boulevard que vous avez pu voir dans des climats comparables au nôtre, qui vous apparaîtraient une bonne inspiration, disons?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1050           Bien sûr. On pourrait avoir des pistes cyclables, on pourrait avoir des arbres de chaque côté. On pourrait avoir des terre-pleins. Même, on pourrait même dans le transport en commun, pourquoi est-ce qu'on ne reviendrait pas avec des *p'tits chars* comme on appelait à Montréal, avant, qui marchent à l'électricité. Les autobus aussi. Pour empêcher la pollution. 1055 L'estacade, on pourrait emprunter l'estacade. On pourrait même jusqu'à aller et dire: entre 8 h et 10 h le matin, il n'y a plus de voiture qui passe sur le pont, plus de camion, puis forcer les gens, éduquer les gens à prendre des moyens de transport en commun mais propres. Pas des autobus qui polluent. Des moyens propres. Le Québec, on est le Koweit de l'énergie propre. L'électricité. Profitons-en.

1060

**M. NORMAND LAFORCE :**

Si vous me permettez une petite intervention?

1065

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Oui, monsieur Laforce.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1070

Il y avait un article, je pense que c'est dans *La Presse* de ce matin, qui mentionnait qu'il y a une compagnie justement de Sainte-Catherine qui va fabriquer un additif naturel, qui va être ajouté au diesel. Déjà, ça va aider à l'environnement. C'est un produit... c'est sûr qu'en construisant une autoroute, on n'est pas pour dire aux compagnies d'autobus: \*N'oubliez pas de mettre un peu d'huile végétale dans votre tank avant de partir.+ Mais c'est pour montrer qu'il y 1075 a des gens qui pensent à développer des moyens pour rendre la vie plus agréable et plus durable.

1080 Comme je l'ai montré l'autre jour, une belle autoroute, moderne, mais dans laquelle on  
peut intégrer différents moyens de transport, des voies réservées à certaines périodes, comme  
on essaie de le faire en pleine ville de Montréal. Ce n'est pas évident de garder une voie  
réservée pour les autobus à Montréal quand on sait que les gens stationnent à peu près  
1085 n'importe où, n'importe quand. Mais sur une route comme ici, c'est pensable. D'avoir une piste  
cyclable, d'avoir certains arbres. C'est pas obligé d'être des palmiers, on n'est pas en Floride,  
mais quelque chose de bien aménagé, qui soit agréable, que les gens, quand ils vont passer  
ici, ils vont sentir qu'il y a un effort qui a été fait: \*Aie! Regarde donc ça si c'est beau, une  
autoroute de même. On aimerait ça avoir ça chez nous.+

1090 Bien, c'est ça qu'on veut. Puis ça ne coûte pas nécessairement deux fois le prix. Il s'agit  
de faire quelque chose qui est esthétiquement agréable, puis qui peut rendre la route aussi  
fluide et aussi sécuritaire. Parce que la route, on l'a modifiée en largeur mais on ne l'a pas  
modifiée dans son concept depuis 20, 30 ans. C'était une deux voies, on l'a amenée à trois  
voies avec une voie centrale. On a dit: \*Aie! C'est bien trop dangereux. On va faire ça cinq  
1095 voies avec une voie centrale.+ Puis là, on dit: \*Aie! C'est dangereux.+ Bien, qu'est-ce qu'on  
attend pour mettre quelque chose dans le centre? Un mur de béton ou un terre-plein? Puis,  
dégager.

On en a de la place. On se vante qu'on a pris une largeur de 100 à 150 mètres.  
1100 Contrairement à Décarie, on n'avait pas le choix, c'était 50 mètres. C'est pour ça que Décarie,  
c'est coupé carré, on n'avait pas d'autre espace. Ici, on a jusqu'à 150 mètres de largeur. Bien,  
profitons-en. C'est tout le monde qui l'a payée, cette route-là, dans le fond. Qui a payé les  
emprises. Bien, profitons-en pour faire un beau boulevard.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1105

D'accord.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1110

Sauf qu'il va quand même rester un problème majeur, que ça, on n'est pas à la veille de  
régler, c'est le pont.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1115

On ne parlera pas du pont, ce soir.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1120

Non, mais, je veux dire...

**LA PRÉSIDENTE :**

On y reviendra.

1125 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Oui, on y reviendra.

1130 **M. NORMAND LAFORCE :**

On y reviendra pour un autre BAPE?

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1135 Madame, voulez-vous vous nommer, s'il vous plaît?

**Mme GINETTE RACINE :**

1140 Ginette Racine de Sainte-Catherine. Monsieur le commissaire, si je peux me permettre, peut-être que c'est un rêve, mais quand vous parlez de boulevard urbain, on accepterait volontiers de prendre des leçons de la Ville de Boston. Alors, peut-être qu'on pourrait faire même un concours international ou national, mais je pense que le rêve, c'est Boston.

1145 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

C'est 15 Md\$ aussi, Boston.

**Mme GINETTE RACINE :**

1150 Oui, mais quand même, si on vise mieux, on a mieux.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Américains.

1155

**Mme GINETTE RACINE :**

Peut-être, mais si on vise mieux, on risque d'avoir mieux que si on regarde en bas.

1160 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Il y a sûrement des choses dont on peut s'inspirer.

1165 Monsieur Arcouette, vous avez dit quelque chose qui est également très important, ça rejoint une chose qu'on a dite nous-mêmes comme commission, d'éviter que la problématique en devienne une d'affrontement entre le monde agricole et le milieu urbain.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1170 Oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1175 Dans l'hypothèse, encore une fois, où l'autoroute passerait au sud, vous savez évidemment qu'il y a des gens qui ont des appréhensions qui se comparent aux vôtres là-dessus. De quel genre de mesure, quel genre d'approche peut-être de créativité devrait-on faire preuve pour que cette autoroute-là, on puisse en atténuer l'impact, si elle passait dans le sud?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1180 Je trouve que le monsieur de tantôt a très bien expliqué. Et, en passant, je voudrais vous dire que je demeure presque dans le même coin que lui. Et, j'ai été élevé sur les terres, moi aussi. J'y ai travaillé toute ma jeunesse. Je connais à peu près toutes les terres qu'il y a là. Et, je sais que la meilleure solution, c'est de la façon que le monsieur a parlé tantôt. C'est la solution.

En plus de ça, nous aurions deux routes. Et, question pour les inondations, c'est une digue naturelle que nous aurions.

1190 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

1195 Mais ça, c'est un aspect. Celui de la digue, je pense que ça mérite qu'on le regarde de près. Mais on a fait, par ailleurs, mention devant cette commission des problèmes reliés au bruit ou encore à la perte d'activités agricoles ou à la difficulté, pour plusieurs agriculteurs, de continuer à exploiter leurs terres.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1200 On a dit, le ministère, c'est moi qui avais posé la question, on a dit qu'il creusait trois pieds parce qu'il doit faire un fonds de pierre ou je ne sais pas le diable, et puis on nous a dit que dans la zone urbaine, qu'on nous ferait un talus de terre d'une quinzaine de pieds, puis qu'on planterait des arbres. Ce serait merveilleux. On nous a dit qu'au niveau du bruit, en tout cas si j'ai bien compris ce qu'on nous avait dit, que c'est plus efficace, oui. C'est que ça serait plus efficace. On aurait, je pense, moins de décibels qu'on en a actuellement. Et, c'est seulement qu'une partie sur les 100 quelque hectares qui sont requis. Le restant, c'est tout dans les champs.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1210 Si vous permettez, ma réponse n'en est pas une, mais si on veut trouver des bonnes solutions pour une route sur le côté sud, on n'a seulement qu'à convoquer les personnes concernées puis leur demander leur opinion. Je suis sûr qu'eux autres aussi, ils ont des bonnes idées. Puis en tant qu'agriculteurs qui sont là peut-être depuis une couple de générations, je ne suis pas sûr qu'ils vont refuser ça à 100 % une autoroute au sud.

1215 Sauf que, on pourrait faire comme on n'a pas fait ici, ou les villes n'ont pas fait, c'est de les consulter, dire: \*Ça a tout l'air qu'il faut passer au sud. Qu'est-ce que vous nous suggérez comme mesures d'atténuation pour le bruit, pour la pollution, etc., pour le niveau visuel?+ Je pense que le MTQ a peut-être ses défauts mais il a des qualités aussi. Lui aussi, il est capable de penser à des solutions pour rendre ça agréable.

1220

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1225 Si je peux terminer, en tout cas, terminer pour compléter votre question, je sais, premièrement, on a toujours demandé d'être partie prenante dans ce projet-là. On a adressé des lettres par écrit demandant: \*Quand vous ferez des réunions, on veut être présent.+ On ne nous a même pas répondu. On n'a même pas tenu compte de cela.

1230 J'aurais voulu, moi, qu'on s'assoie. Les cultivateurs qui viennent ici, les agriculteurs, j'ai même des parents qui ont des terres, qui cultivent dans le rang Saint-Pierre. Ces gens-là, je les connais tous. J'aurais aimé qu'on s'assoie tout ensemble, puis qu'on regarde, puis qu'on s'exprime, qu'ils m'expriment leurs craintes, que je leur exprime les miennes et puis qu'on aurait travaillé ensemble dans ce but-là.

1235 Mais ça a été négocié, cette autoroute-là, derrière des portes closes, par une petite poignée d'individus dont la population n'a jamais eu sa place. Jamais. Alors, pourquoi qu'on est ici, aujourd'hui? C'est à cause de ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

1240 Monsieur Arcouette, vous faites référence dans le mémoire de votre comité à une pétition qui a été déposée.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1245 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1250 Maintenant, nous, on ne l'a pas cette pétition-là.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Non.

1255

**LA PRÉSIDENTE :**

On n'a pas le libellé et on ne sait pas non plus quand elle a été signée. Est-ce que vous pouvez nous informer de ça? Et, si vous voulez qu'on la reçoive, il faudrait l'avoir.

1260

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Mais c'est parce qu'on l'a déposée à Québec, mais on en a une autre copie que je vais vous déposer.

1265

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez le libellé?

1270

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Oui. On a déposé le libellé, je crois.

**LA PRÉSIDENTE :**

1275

Vous avez déposé le libellé?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1280

Oui, dans le mémoire.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

1285

**M. NORMAND LAFORCE :**

On a un certificat de dépôt. On nous a dit que c'était suffisant présenter ça.

1290

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. J'ai vu le certificat de dépôt.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1295

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1300

Et, j'ai vu que c'était accepté par...

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1305

L'Assemblée nationale du Québec.

**LA PRÉSIDENTE :**

... l'Assemblée nationale.

1310

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

1315

Mais je n'avais pas vu le libellé. Est-ce que vous pourriez le lire quel était le libellé de la pétition?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1320

Bien, c'est qu'il reconnaissait, le responsable de l'Assemblée...

**LA PRÉSIDENTE :**

1325

Oui, ça, j'ai vu ça. Mais je veux dire, ceux qui ont signé la pétition, quel était le libellé à la tête?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1330

Ah! Alors, ça, je vais vous le procurer.

**LA PRÉSIDENTE :**

1335

Ça, je ne l'ai pas vu.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Non? Alors, je vais vous le procurer.

1340 **LA PRÉSIDENTE :**

Je n'ai pas vu ça.

1345 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

O.K. J'ai bien compris.

**LA PRÉSIDENTE :**

1350 Ce n'est pas terminé. On a entendu des gens nous dire: \*Écoutez, il est temps que cette autoroute-là se réalise.+ Il y a comme une grande demande collective à l'effet qu'il faut que l'autoroute 30 soit terminée et dans sa totalité. Il y a deux tronçons manquants encore: un qui a reçu une autorisation du gouvernement; un autre qu'on étudie présentement. On sent que les gens nous disent: \*C'est le temps de passer à l'action.+

1355

Dans l'éventualité où le tronçon sud était retenu, comment vous voyez, quelle réponse donner pour la question de l'échéancier? Justement, pour que les gens se disent: \*Bon, ça ne retarde pas de toute façon les travaux.+ Est-ce que c'est possible ou il y aura un retard pour vous, pour les travaux?

1360

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1365 Pour moi, on va regagner le temps, parce que quand même qu'il y aurait un retard d'une année avant que ça se concrétise à acheter ou quoi que ce soit, faire l'étude d'impact, je crois que dans la construction, ça va aller tellement vite, c'est dans moins de deux ans, je crois.

**M. NORMAND LAFORCE :**

1370 Si vous permettez, il a été mentionné que lorsqu'on a fait le contournement de la réserve en 90, ça avait pris on va dire deux ans et demi. On était en cas d'urgence. Mais c'est pour démontrer que quand on veut mettre l'épaule à la roue, puis que tout le monde veut mettre l'effort, on peut rencontrer les délais. C'est évident.

1375 C'est une route, sans entrée, sans sortie qu'on nous dit. On nous dit que ça va prendre deux ans. Il y a peut-être des études qui n'ont pas été faites, on l'a vu dans les rapports, qu'on n'a peut-être pas approfondi autant les démarches du côté sud que du côté nord. Il y a peut-être des acquisitions à faire, des certificats à aller chercher, malheureusement peut-être des expropriations à faire.

1380 Mais là, notre problème – c'est pas notre problème – c'est que nous autres, on est pris,  
on est les derniers à compléter notre tronçon. Tout le monde est prêt ou presque, sauf qu'on  
nous a dit, je pense que c'est avant-hier, que l'autre tronçon avait été calculé sur une base de  
1385 dix ans: cinq ans de travaux d'arpentage, d'acquisition de terrains, d'expropriations, et cinq ans  
de travaux. Même que l'autre tronçon, on le divise en deux parce que la partie des Cèdres où il  
y a deux ponts, on la calcule comme un tronçon séparé du reste du tronçon. C'est ce que j'ai  
cru comprendre l'autre jour.

1390 Quand vous me parlez de délai, c'est ce que je comprends de votre question, c'est que  
les délais, on peut les rencontrer facilement au sud, plus qu'au nord. Au nord, on ne sait pas  
ce qu'on va rencontrer. On nous dit trois ans, trois ans et demi, cinq ans, mais il y a des cas,  
1395 on ne sait pas le dynamitage qu'est-ce que ça va donner. On a plus d'inquiétudes. Le temps est  
plus dur à calculer du côté nord que du côté sud. Et ça ne créerait pas de remous nulle part, la  
circulation, aussi terrible qu'elle puisse l'être, elle continuerait d'être comme ça pendant deux  
ans, le temps que ce tronçon-là soit complété.

1395 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. J'aurais une autre question, s'il vous plaît. Pourriez-vous, s'il vous plaît,  
1400 ministère des Transports, remettre l'acétate?

1405 Il a été mis en perspective, en première partie d'audience publique, qu'il y avait une  
contamination. On ne parle pas de l'emprise, mais dans la zone de l'emprise, il y aurait  
potentiellement des sols contaminés. Il y a deux terrains hors-emprise, mais vous craignez une  
migration vers les rivières et en nappe souterraine aussi. On nous avait parlé du terrain de la  
Stella Jones en première partie, puis là...

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1410 Mais ce n'est pas le terrain de la Stella Jones. C'est les terrains de la Domtar.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ah! bon.

1415 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

L'usine que Stella Jones a louée... c'est parce qu'il faut faire attention. La Stella Jones,  
1420 elle n'est pas impliquée. C'est les terrains. Eux ont loué la bâtisse mais les terrains  
appartiennent à la Domtar.

**M. NORMAND LAFORCE :**

La compagnie est opérée par la compagnie qui s'appelle Stella Jones mais le terrain appartient à la Domtar et à la Caisse de dépôt.

1425

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est ça. Je voulais savoir, dans votre mémoire, vous nous parliez de Domtar. Deux entreprises dont Domtar, durant les années 1920-1930, qui avaient fait des pratiques qui avaient pu contaminer les sols.

1430

**M. NORMAND LAFORCE :**

C'est la même chose.

1435

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce sont les mêmes terrains.

1440

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Oui. Mais quand – moi, je ne suis pas biologiste, je n'ai pas de connaissance dans toutes ces choses-là, je ne suis pas géologue non plus – mais quand je lis, je lis dans les journaux qu'on nous dit qu'il y a des lagunes là-dedans, que c'est rendu dans la nappe phréatique, qu'il y a des dizaines et des dizaines de mètres de faille, et que c'est rendu là, et quand on a vu la carte de Freeze, avec l'égouttement de la nappe phréatique qui se dirige vers la 132 au nord-est, exactement dans la faille, je ne sais pas, je sais que les gens à qui on parle, qui ont des connaissances, ils disent, hey! Tout le monde est craintif avec ça. C'est très dangereux.

1445

1450

Et, on n'a pas eu la certitude, en tout cas je n'ai pas eu la certitude des gens qui sont intervenus, que ce n'est pas dangereux. Écoutez, ils n'ont pas fait d'étude entre la clôture et la 132. On aurait dû prendre des échantillons. Mon Dieu, ça m'aurait rassuré. En tout cas, comme citoyen. Mais si ça a migré 24 kilomètres à Mercier, madame...

1455

**LA PRÉSIDENTE :**

1460 Est-ce qu'à votre connaissance, il y a une caractérisation qui est faite et un plan d'intervention de restauration?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1465 Je ne sais pas.

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour ce site-là?

1470 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

Je ne sais pas. Il faudrait que quelqu'un...

**M. NORMAND LAFORCE :**

1475 Vous parlez à la Stella Jones?

**LA PRÉSIDENTE :**

1480 Oui?

**M. NORMAND LAFORCE :**

1485 On ne l'a pas vu mentionné nulle part. Puis nous autres, personnellement...

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on va le demander tout à l'heure à la municipalité.

1490 **M. PIERRE ARCOUETTE :**

1495 Oui. Une chose que je peux dire, moi, j'ai fait venir les documents de l'analyse du terrain, mais ils ont seulement que l'analyse du terrain de la Domtar, que j'ai fait venir. Ça m'a coûté une soixantaine de dollars. Mais on m'a dit au ministère de l'Environnement: \*C'est la Domtar.+ Ils n'avaient pas rien à voir là-dedans. En tout cas, ça avait l'air assez flou.

**M. RICHARD MAROIS :**

1500 Madame la présidente, les études de migration des contaminants sont disponibles depuis le 21 mars, je crois. Alors, vous pourriez possiblement vous procurer ces choses-là.

1505 Puis le danger de la migration, il ne faudrait pas oublier que la migration de ces contaminants-là va passer sur d'autres terrains, et c'est là le problème. C'est que entre la zone contaminée et l'autoroute, s'il y a migration, les terrains qui sont sur le chemin de cette migration-là vont devenir contaminés. C'est ce que j'ai tenté de vous dire, hier. Je ne sais pas si vous aviez compris.

1510 Puis il ne faudrait pas se concentrer seulement que sur la Stella Jones. Il y a dix-sept sols, dix-sept terrains contaminés.

**LA PRÉSIDENTE :**

1515 D'accord. Alors, oui?

**M. NORMAND LAFORCE :**

1520 Si vous me permettez une petite intervention. La seule que je connaisse, mesure d'intervention pour la Stella Jones, c'est ce que le maire Georges Gagné a dit: \*On va déménager la Stella Jones. On va aller polluer ailleurs.+ Il n'a pas dit ça de même, mais déménager une compagnie comme la Stella Jones, ce n'est pas comme déménager une télévision, ça là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1525 Très bien. Ça va? Merci pour votre témoignage.

**Mme GINETTE RACINE :**

1530 C'est nous qui vous remercions.

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

1535 Oui, certain. C'est nous qui vous remercions. Mon Dieu, il me semble que je commence à croire qu'il y a de la démocratie.

**LA PRÉSIDENTE :**

1540 On prend une pause de quinze minutes. Et, au retour, il y a la période de rectification.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

\*\*\*\*\*

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1545 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous rappelle que cette période de rectification est consacrée exclusivement à rectifier un fait qui a été donné lors de la présentation d'un mémoire. Si vous avez une position contraire ou un avis particulier concernant les mémoires qui ont été présentés, on évite dans la mesure du possible de le faire, mais si vous voulez soumettre une nouvelle idée à la commission, et bien, je vous inviterais à le faire par écrit.

1550 Alors, ce qu'on va recevoir là dans la période qui va suivre, la période de rectification, c'est uniquement des rectifications de fait. Je compte sur votre bonne volonté. Monsieur Mario Verville, s'il vous plaît.

1555 **M. MARIO VERVILLE :**

Bonjour, madame!

1560 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

1565 **M. MARIO VERVILLE :**

Alors, Mario Verville, je suis directeur du Service de l'urbanisme pour la Ville de Saint-Constant. Deux rectifications à faire. La première concernant les étangs. Alors, je ne pensais pas d'être aussi sollicité relativement aux étangs mais je tiens juste à souligner que les étangs qui ont été mentionnés, sauf ceux dont on a parlé hier, les étangs qui se retrouvent donc à l'ouest de l'autoroute 30 se retrouvent sur le territoire de Sainte-Catherine et non pas de Saint-Constant. Je fais juste la note, puisque ça a été noté à plusieurs reprises que c'était des étangs à Saint-Constant, alors que ça se retrouve sur le territoire de Sainte-Catherine, exclusivement.

1575 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on peut les regarder sur la carte, l'acétate? Vous parlez des marais?

1580 **M. MARIO VERVILLE :**

Oui, tout à fait.

**LA PRÉSIDENTE :**

1585 D'accord. Alors, lorsqu'on a parlé d'étangs construits, ce n'est pas à ça que vous faites référence?

**M. MARIO VERVILLE :**

1590 Hier, on a parlé des étangs qui avaient été aménagés, suite à la construction d'un centre commercial d'envergure à Saint-Constant.

**LA PRÉSIDENTE :**

1595 D'accord.

**M. MARIO VERVILLE :**

1600 Ça, on a réglé ça hier. Donc, c'est terminé. Merci. Alors, ces étangs-là ont été reconstruits, comme je le mentionnais, hier, à la satisfaction du ministère de l'Environnement, tout ça.

Cet après-midi et ce soir, on a reparlé de nouveaux étangs qui se retrouvent...

1605 **LA PRÉSIDENTE :**

Des marais.

**M. MARIO VERVILLE :**

1610 Oui, effectivement. À l'ouest de l'autoroute 30, telle qu'elle est construite actuellement. Et, ça se retrouve effectivement au nord de la voie ferrée.

**LA PRÉSIDENTE :**

1615 Est-ce qu'on peut le voir?

**M. MARIO VERVILLE :**

1620 On ne voit pas très bien, mais dans la portion qui se retrouve à peu près ici. Donc, ça se retrouve sur le territoire... J'essaie de me resituer sur la voie ferrée. O.K. Alors, juste ici. Alors, c'est une partie d'étang qui se retrouve juste ici. C'est sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine, exclusivement.

1625 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Lorsque je parlais des marais de Saint-Constant, c'était les marais de Sainte-Catherine.

1630 **M. MARIO VERVILLE :**

Sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine. Tout simplement ça.

1635 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau.

1640 **M. MARIO VERVILLE :**

Deuxième rectification, c'est concernant les zones inondables, qui a fait l'objet d'une discussion ce soir, à l'effet que la municipalité n'était pas véritablement intervenue pour faire des correctifs liés aux zones inondables.

1645 Donc, peut-être le premier élément, c'est de souligner que, effectivement, la Ville de Saint-Constant a fait l'objet ou a été aux prises avec de nombreux problèmes d'inondation au cours des dernières années. Suite à ça, la municipalité a mandaté une firme d'ingénieurs-conseils spécialisés en hydrogéologie pour examiner effectivement plus en profondeur les problématiques liées aux zones inondables.

1650 La municipalité a dépensé plus de 100 000 \$ pour réaliser une étude précise sur la question des zones inondables, d'ailleurs, laquelle étude vous a été remise, suite à votre demande. Donc, une copie de l'étude a été déposée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, à votre attention.

1655 Lorsque les résultats de l'étude ont été connus, la municipalité a formé un comité élargi, je dirais, sur lequel ont siégé différents intervenants: des citoyens, des agriculteurs, des gens qui s'intéressaient à la problématique liée aux zones inondables. Et, les scénarios qui ont été présentés ce soir, relativement soit une digue, il y a d'autres scénarios également qui ont été évalués comme, par exemple, creuser les rivières, il y a plusieurs scénarios qui ont émergé du comité élargi, je dirais, concernant les inondations et, suite aux analyses qui ont été effectuées par les ingénieurs ou les spécialistes en hydrogéologie, tous ces scénarios-là n'ont pas été retenus.

1665 La municipalité, suite au conseil de nos firmes d'experts, a choisi certains scénarios qui ont été réalisés au cours des neuf dernières années. Je vous dirais que la municipalité a investi au-delà de 13 M\$ pour régulariser des problèmes d'inondation et, maintenant, on est arrivé au terme de cette réalisation-là. Alors, juste vous souligner comment c'est important pour Saint-Constant. Le budget annuel de la municipalité, c'est de l'ordre de 20 M\$. Alors, évidemment, investir plus de 13 M\$ sur les neuf dernières années, juste illustrer l'importance que ce dossier-là a été pour la Ville de Saint-Constant.

1670

Je tiendrais juste tout simplement aussi à souligner...

**LA PRÉSIDENTE :**

1675

C'est un rectificatif. Si vous voulez donner d'autres informations additionnelles, vous pourrez le faire par écrit.

**M. MARIO VERVILLE :**

1680

D'accord. Alors, simplement pour souligner que, effectivement, la municipalité ne négligeait pas cet aspect-là, puisque ça a été souligné ce soir dans la présentation. C'est le point que je voulais apporter.

**LA PRÉSIDENTE :**

1685

C'est bien. Merci.

**M. MARIO VERVILLE :**

1690

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1695

On va laisser l'image. Des fois, ça aide.

Monsieur Réjean Beaulieu, s'il vous plaît.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1700

Alors, madame la présidente, quand nous aurons pris connaissance des mémoires déposés, ainsi que des transcriptions, nous nous réservons le droit d'intervenir en rectificatif par écrit.

1705

Autre intervention. Vous nous avez demandé des informations concernant la pollution atmosphérique et les comparaisons entre les véhicules automobiles et les camions. Nous déposons des données comparatives qui nous parviennent de nos experts sur le sujet, ainsi que les références.

1710

Règle générale, quant à l'oxyde de carbone, c'est de l'ordre de 2.4 fois plus élevé pour l'automobile à essence que pour un camion diesel. Pour l'oxyde d'azote, c'est 6.5 fois plus élevé pour le camion diesel que pour l'automobile. Et, quant aux hydrocarbures, c'est environ 1.5 fois plus élevé pour l'automobile à essence comparativement à un camion diesel. Le document est déposé.

1715

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Beaulieu.

1720

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Autre intervention. Pour ce qui est des marais, là où monsieur a identifié tantôt...

1725

**LA PRÉSIDENTE :**

Sainte-Catherine.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1730

Sainte-Catherine, alors, pour ce qui est de notre vision, vous nous avez interrogés, hier, à ce sujet-là. De la zone inondée sise immédiatement à l'ouest de l'autoroute 30 à la hauteur du chemin de fer, c'est-à-dire à Sainte-Catherine, alors considérant l'importance de la zone, nous avons donné un mandat ce matin à la firme SNC-Lavalin d'analyser tous les aspects de cette zone, d'en décrire l'état actuel, d'étudier la pertinence de la conserver et, le cas échéant, d'évaluer les possibilités de compenser les pertes encourues.

1735

Alors, compte tenu de votre échéancier, nous allons vous informer dès que possible du moment probable où nous recevrons cette étude pour vous la transmettre.

1740

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Je vous fais une autre demande. Ce soir, on a entendu dans un mémoire l'hypothèse, dans le cas où l'autoroute serait construite dans le tronçon sud ou option sud, d'examiner la possibilité que ça serve comme une sorte de digue. Est-ce que vous pourriez examiner si vous avez déjà travaillé dans ce sens-là? Je ne vous demande pas la réponse ce soir, mais de le faire par écrit, et quelles ont été les conclusions de ces expériences, soit votre ministère ou vos collègues nord-américains. Si vous avez des connaissances, ça pourrait nous être utile.

1745

1750

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

Je pourrais vous donner un commentaire ce soir, mais si vous préférez, je vous les donne par écrit.

1755

**LA PRÉSIDENTE :**

Par écrit.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

1760

D'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

1765

Merci. Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît.

**M. DENIS BILODEAU :**

1770

Madame la présidente, monsieur le commissaire! Dans les années 60, je suis résidant de Saint-Constant, j'ai passé ma jeunesse là. À propos des fameux marais, on était trois, quatre familles de sept, huit enfants, dix enfants, douze enfants. Quand on allait jouer, on allait jouer dans ce secteur-là. Posez-vous la question pourquoi il y a des arbres présentement dans les marais? Parce que, anciennement, c'était des forêts.

1775

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais vous, vous rectifiez...

**M. DENIS BILODEAU :**

1780

C'est que ce n'est pas naturel.

**LA PRÉSIDENTE :**

1785

D'accord. Mais comme on a dit tout à l'heure, on a cité en première partie d'audience publique, qu'ils soient de nouvelle origine ou anciens, ils ont une valeur pour la faune. Mais, très bien, je reçois votre témoignage à l'effet que c'est plutôt...

1790 **M. DENIS BILODEAU :**

C'était sec.

1795 **LA PRÉSIDENTE :**

... c'est plutôt nouveau comme phénomène.

1800 **M. DENIS BILODEAU :**

Exactement.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1805 Monsieur Mario Arsenault, s'il vous plaît.

**M. MARIO ARSENAULT :**

Aucune rectification, madame.

1810

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

Monsieur Denis Capes.

1815

**M. DENIS CAPES :**

Bonsoir!

1820 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

1825 **M. DENIS CAPES :**

1830

C'est en rapport avec la Domtar. De 89 à 94, j'avais à siéger sur un comité de citoyens, j'étais un élu de la Ville de Saint-Constant, concernant les émanations de la Domtar. À ce moment-là, c'était la Domtar. Ça a été vendu à Stella Jones, les installations seulement, les terrains sont restés la propriété de Domtar. Et, à ce moment-là, on a eu aussi à aller à l'accès à l'information pour demander la caractérisation du sol. Parce que le sol était contaminé. On s'est buté à maintes et maintes fois à l'accès à l'information. Finalement, notre comité avait rencontré des avocats qui sont arrivés à peu près cinq, six personnes avec des valises de la compagnie,

venant nous expliquer, nous montrer sur schéma la faille. Et, la grosse tache qu'il y a sous la ville de Delson. C'est assez important.

1835

Et, il y a quelques années, en 96, on a vu aussi, même si l'usine Stella Jones Domtar n'est pas raccordée au réseau d'égout, parce que toutes les eaux – il faut que je vous précise – le créosote qui sert au traitement des poteaux, c'est un pesticide.

1840

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, pourriez-vous résumer? Parce qu'on est à la rectification.

**M. DENIS CAPES :**

1845

Oui. Parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

1850

S'il y a un avis à apporter spécifique, vous pourriez vous joindre à quelqu'un qui va déposer un mémoire tout à l'heure et venir en complément.

**M. DENIS CAPES :**

1855

Ça peut peut-être aider, là. Parce que ce pesticide-là, c'est un produit qui ne se traite pas. Il n'y a aucune façon de le traiter. S'il rentre dans le réseau, à l'assainissement des eaux, ça ne se traite pas. Il y a eu contamination en 96, pas parce que l'usine était branchée; par l'empierrement des services. Je pense que monsieur Paré comprend à ce niveau-là. C'est que les services dans la rue, que ce soit les égouts, ils ne sont pas étanches. Un égout de surface, un égout pluvial n'est pas étanche.

1860

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais, monsieur Capes...

1865

**M. DENIS CAPES :**

Comme un système d'aqueduc.

1870

**LA PRÉSIDENTE :**

... pourriez-vous nous dire quel est le rectificatif que vous apportez?

**M. DENIS CAPES :**

1875

C'était la précision concernant la Domtar, la situation du polluant. Et, que ça peut migrer facilement par les services au niveau de l'empierrement, que ce soit au niveau de l'égout sanitaire ou de l'égout pluvial, et rentrer dans la chaîne alimentaire par le déversement, après ça, dans le bassin de La Prairie, par nos trois cours d'eau.

1880

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Merci pour cette précision.

1885

**M. DENIS CAPES :**

Parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

1890

Monsieur Denis Tougas, s'il vous plaît.

**M. DENIS TOUGAS :**

1895

Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire! C'est un correctif sur le premier mémoire au sujet des inondations. Il s'est dit que sur Saint-Régis Nord, le chemin, c'est déjà arrivé qu'il avait été fermé à cause d'inondation. Moi, ça fait 23 ans que je demeure là, 23 printemps, il n'y en a jamais eu un de pareil. En aucun moment le chemin a été fermé, puis j'ai jamais été inondé.

1900

**LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous nous indiquer sur la carte justement où vous demeurez et dans quelle zone?

1905

**M. DENIS TOUGAS :**

Moi, je demeure où ce que le tracé sud...

1910

**LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous vous rendre proche et prendre le micro, s'il vous plaît, ou le pointeur.

1915 **M. DENIS TOUGAS :**

Saint-Régis Nord, il devrait passer ici. C'est ça? Je demeure juste ici à côté. Et j'ai jamais été inondé. Et en aucun moment le chemin a été fermé. Dans 23 ans.

1920 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, à votre connaissance.

1925 **M. DENIS TOUGAS :**

C'est ça ma correction.

**LA PRÉSIDENTE :**

1930 Je vous remercie. Merci beaucoup de votre correctif. Maintenant, vous ne présentez pas de mémoire, vous, ce soir?

**M. DENIS TOUGAS :**

1935 Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1940 J'aimerais quand même savoir de vous, votre connaissance du milieu, les inondations commencent -- parce que vous allez plus au sud, elle commence où, généralement, la zone qu'on considère comme sujette aux inondations dans votre secteur?

**M. DENIS TOUGAS :**

1945 Sur les rangs Saint-Régis Nord et Sud, l'eau s'accumule dans les terres quand on a des printemps avec beaucoup d'eau, ça veut dire avec des hivers beaucoup de neige, mais jamais les chemins n'ont été fermés pour ça. J'ai toujours réussi à me rendre chez moi. S'il y a de l'eau chaque bord, ça n'a pas d'importance, c'est parce que c'est un surplus d'eau qui reste sur les terres en attendant que les fossés dégèlent. Parce qu'au printemps, les fossés sont pleins de glace. Ça fait que, après ça, quand les fossés ont commencé à dégeler, les terres se vident. Ça s'en va dans la rivière, puis on n'a pas de problème d'inondation là.

1950 **LA PRÉSIDENTE :**

1955 Est-ce que les agriculteurs dans la région, dans la zone où vous demeurez, est-ce qu'ils ont fait des travaux pour favoriser le drainage de leurs terres?

**M. DENIS TOUGAS :**

1960 Oui, les terres sont drainées. Les fossés ont été recreusés. Mais tant que le fossé est gelé, l'eau reste dans les terres. Un coup que le fossé est dégelé, là, l'eau suit son cours, elle va rejoindre la rivière, puis là ça ne prend pas de temps, ça prend une couple de jours, puis là les terres se vident.

1965 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci de votre témoignage et de cette précision.

**M. DENIS TOUGAS :**

1970

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1975 Alors, maintenant, on en est à recevoir un autre témoignage. Nous invitons madame Philomena Kougemitros.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

1980

Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

1985

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

1990 Je représente les deux 32 logements à côté du MacDonald à Candiac. Le français, ça n'est pas ma langue natale mais je suis au Québec depuis 20 ans, et je vous en prie d'endurer mon accent et mes fautes de grammaire.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

**LA PRÉSIDENTE :**

1995

On a des questions.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2000

Madame Kougemitros, cet après-midi, les représentants de la MRC sont venus nous dire que même s'ils étaient favorables à la réalisation de l'autoroute 30 dans le tracé de la 132, ils ne l'accepteraient qu'à la condition que le niveau sonore soit ramené à 55 décibels, dBA, aux endroits, enfin en périphérie de la voie. Donc, en conséquence, la MRC demande que des écrans sonores additionnels ou d'autres méthodes d'atténuation du bruit soient incorporés au projet du MTQ dès que le niveau de bruit prévu dépasse 55 décibels. Ce qui serait le cas, évidemment, des immeubles dont vous êtes propriétaire.

2005

Vous, vous avez rédigé votre mémoire à partir, j'imagine, des affirmations du ministère, comme quoi là où il y avait déjà un climat sonore très élevé mais qu'il n'y aurait pas nécessairement d'aggravation, donc, à ce moment-là il n'était pas dans la politique du ministère d'intervenir.

2010

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

2015

Actuellement, le ministère m'a dit que la Ville n'avait pas le droit de donner un permis pour la construction des deux projets résidentiels.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2020

Cet après-midi, j'ai effectivement soulevé la question, à savoir si des projets, des immeubles résidentiels comme les vôtres pourraient être construits aujourd'hui. Et la réponse du préfet de la MRC qui parlait, à ce moment-là, davantage comme maire de Candiac, si je ne m'abuse, c'était qu'il ne pouvait pas parler pour l'époque où les immeubles avaient été construits, en disant que s'ils avaient été construits, ils étaient conformes à la réglementation à ce moment-là, mais qu'au moment où on se parle maintenant, et sans parler pour la réglementation des autres municipalités, ce genre de projet-là ne se réaliserait pas aujourd'hui.

2025

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

2030

Donc, mon permis était bon pour 15 ans?

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2035

Ce n'est pas une question d'années, c'est une question que, au moment où l'édifice a été construit, sans doute avant que vous l'achetiez, c'était conforme au règlement. Mais ma question, c'est, est-ce que des mesures qui amèneraient le niveau sonore à 55 dBA ou moins pourraient être une solution satisfaisante?

2040

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Mais est-ce que j'ai une garantie en quelque part?

2045 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Je vous pose la question si 55...

2050 **Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Bien...

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2055 Je ne peux pas répondre à votre question. C'est moi qui vous pose la question. Est-ce que c'est possible que...

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

2060 L'hypothèque, la Société centrale d'hypothèques accepte 50. Moi, je suis à 71 présentement. Pendant la construction, combien vous pensez que ça va être? Moi, je ne sais pas.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2065 D'accord. Mais je vous pose la question s'il y a des mesures -- Si on visait à baisser le son à 55, je ne vous demande pas nécessairement de répondre d'une façon oui ou non, définitive, simplement si, en d'autres termes, des mesures étaient prises pour que les immeubles résidentiels soient exposés à 55, ça répondrait au moins en partie à vos préoccupations.

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Mais, oui.

2075

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2080 D'accord. Par ailleurs, là peut-être qu'il y aura des choses qui ressortiront des recommandations qu'on aura à formuler en bout de ligne, ça, je ne peux pas présumer de l'analyse définitive qu'on fera, mais ce que je vous invite à faire, c'est de prendre bien note de ce qui sera pris comme engagement, soit de la part des municipalités ou du ministère des Transports, à mesure qu'on avance dans le processus, de telle sorte que vous ayez une idée plus précise de ce qui vous attendrait ensuite. Et, peut-être pouvoir soulever...

2085 **Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

Je ne comprends pas vraiment qu'est-ce que vous voulez dire par ça. Est-ce que je dois prendre un autre... qu'ils s'engagent à me garantir qu'ils vont avoir à 55?

2090 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2095 Il n'y a personne qui peut répondre à ça, ce soir. Ce qu'on dit simplement, c'est que parmi les propositions ou les demandes qui sont formulées par des gens comme vous ou par les municipalités qui interviennent exactement comme vous intervenez, il y a une hypothèse qui consiste à dire: si l'autoroute 30 est construite dans l'axe de la 132, il faudrait que ce soit en l'accompagnant de mesures pour réduire le niveau sonore. Vous comprenez ce que je dis?

**Mme PHILOMENA KOUGEMITROS :**

2100 Oui, oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2105 D'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

2110 Maintenant, nous invitons le Comité intermunicipal d'aménagement de l'autoroute 30.

**M. NORMAND COOL :**

2115 Bonsoir, madame Journault! Bonsoir! Mon nom est Normand Cool, président du Comité intermunicipal. Pour débiter, madame, j'aimerais peut-être que les personnes présentes se présentent. On va faire un tour de table. Par la suite, je vais vous expliquer le déroulement, de quelle façon qu'on va présenter notre mémoire. Donc, en partant de ma droite...

2120 **M. YVES TREMBLAY :**

Yves Tremblay, conseiller municipal de la Ville de Delson.

**M. GEORGES GAGNÉ :**

2125 Georges Gagné, maire de Delson et préfet-adjoint de la MRC Roussillon.

**M. DANIEL ASHBY :**

2130 Daniel Ashby, maire de Saint-Constant.

**M. ANDRÉ CÔTÉ :**

2135 André Côté, maire de Candiac.

**M. MICHEL BÉLAND :**

Michel Béland, maire supplément Ville de Sainte-Catherine.

2140 **M. RÉJEAN PARENT :**

Réjean Parent, directeur général de Ville Sainte-Catherine, membre du Comité intermunicipal.

2145 **M. DENIS GILBERT :**

Denis Gilbert, conseiller à la Ville de Candiac et membre du Comité.

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2150 Daniel Gauthier du Groupe Gauthier Biancamano Bolduc. On est mandataire du Comité intermunicipal.

**M. NORMAND COOL :**

2155 Donc, madame la présidente, dans un premier temps, je vais faire une courte introduction sur comment le Comité s'est constitué, tout ça, à partir de 1997. Par la suite, Daniel Gauthier va faire une présentation de tout l'aspect technique. Je vais revenir trois ou quatre minutes pour donner la conclusion. Ce qu'on vient, ce soir, on vient exprimer les cinq  
2160 dernières années de travaux que le comité a faits. Et, par la suite, évidemment, on répondra à vos questions, s'il y a lieu.

2165 Donc, sans plus tarder, madame la présidente, le Comité intermunicipal a été formé à l'initiative des villes de Sainte-Catherine, Sainte-Constant, Delson et Candiac. Le Comité a été formé en 1997 par résolution. Chacune des villes a mandaté deux membres du conseil de chacune des villes.

Par la suite, le comité s'est adjoint un comité dit technique qui était constitué des quatre urbanistes de chacune des villes et, par la suite, on est allé en appel d'offres public, et il s'est

2170 présenté trois consultants externes, et on a retenu les services de Daniel Gauthier et associés, à l'époque, qui est devenu Daniel Gauthier Biancamano Bolduc.

2175 Quand on a commencé le projet, madame, on s'est posé deux grandes questions. La première question: est-ce qu'on veut l'autoroute? À cette question-là, tous les membres du comité ont répondu clairement qu'on voulait avoir l'autoroute.

2180 La deuxième question qu'on s'est posée: est-ce qu'on est prêt à travailler à un consensus pour avoir l'autoroute? Et, de façon unanime, on s'est dit il fallait travailler à un consensus pour avoir l'autoroute.

2185 Donc, dans un premier temps, ce qu'on a fait, c'est que le ministère des Transports est venu déposer la première étude d'impact qui a été réalisée par le groupe Roche de Québec. Quand on a eu cette étude-là, il faut se rappeler qu'à l'époque, madame Simard, qui était députée provinciale, c'est elle qui avait fait des pressions pour demander au ministère des Transports la tenue d'audience publique qu'on a aujourd'hui et qu'on vous en remercie d'être présents.

2190 Donc, à ce moment-là, le ministère des Transports a réactivé le dossier. En réactivant le dossier, ils sont venus nous présenter une proposition qui ressemblait à la même proposition au début des années 80 en soi.

2195 Donc, ce qu'on a fait, le comité, quand le rapport de Roche est venu, on a demandé à la firme Gauthier de valider c'est quoi cette étude-là. Et, à ce moment-là, est-ce que l'étude est bonne? Et, dans cette étude-là, il y avait les informations autant pour le tracé sud, autant pour le tracé nord. Donc, à ce moment-là, on s'est mis à étudier les tracés en soi.

2200 Donc, suite à cet événement-là, le comité s'est adjoint ce qu'on appelle un comité dit élargi. Dans ce comité élargi là, on avait le député de notre région, qui est monsieur Geoffrion, on avait les gens de l'UPA, les gens du CLD, les gens des associations d'affaires de l'AGA, les gens de la MRC étaient présents, les gens des commissions scolaires étaient présents, les gens de la Commission intermunicipale de transport, les gens de l'Association de camionnage ou les deux associations de camionnage étaient présents, et il y a aussi la Chambre de commerce et de l'industrie de la Rive-Sud. Je l'oublie tout le temps, celle-là.

2205 Donc, tout le long du processus, ces gens-là ont été informés du projet de façon régulière. Par la suite, le comité technique s'est élargi et, à ce moment-là, on a fondé le comité dit de liaison. Le comité de liaison, on avait un représentant de chacune des villes en termes politiques et on avait un représentant technique de chacune des villes pour discuter avec le ministère des Transports.

2210 Si je fais un bilan des cinq dernières années, on a eu au-dessus d'une centaine de rencontres. Des rencontres autant avec les comités élargis, le comité lui-même, le comité politique, le comité technique. Ça a été un travail ardu en soi.

2215           Donc, toutes ces années-là, on a travaillé à analyser les tracés, puis une fois qu'on a fait notre choix sur le tracé, on a travaillé à bonifier le tracé qu'on appelle le tracé nord actuel.

2220           Donc, ça complète mon introduction. Je vais laisser la parole à Daniel Gauthier. Monsieur Gauthier va vous expliquer techniquement tout ce qu'on a fait depuis les cinq dernières années.

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2225           Merci, monsieur Cool. Rapidement, pour rappeler les différentes étapes de la démarche qu'a suivie le Comité intermunicipal de l'autoroute 30, en allant rapidement, naturellement pour ne pas répéter ce que monsieur Cool a mentionné, les premiers gestes qui ont été posés, ont été posés par les conseils municipaux qui ont eu pour objet, naturellement, de former le Comité intermunicipal d'aménagement.

2230           Comme monsieur Cool l'a mentionné, ça avait principalement pour but d'étudier l'étude d'impact qui avait été présentée par le ministère des Transports du Québec au ministère de l'Environnement. Le comité élargi a alors débuté ses travaux en analysant l'étude d'impact. Cette étude d'impact-là ou les conclusions de la première étude ont été validées par résolution de chacune des quatre municipalités qui composent le Comité intermunicipal d'aménagement.  
2235           Le comité élargi également a validé cette étude-là.

2240           Par la suite – je vais rapidement – par la suite, le comité a élaboré sa position, son positionnement en énonçant ce qu'on a maintenant, de façon légendaire, mentionné à plusieurs reprises, les 43 demandes du comité. Par la suite, ces 43 demandes-là ont encore une fois été validées par le comité élargi formé des différents intervenants que monsieur Cool vous a mentionnés par la suite.

2245           Et à partir de cette époque-là, des discussions intenses du comité de liaison ont porté sur l'ajustement du projet. Ce qui a découlé au niveau du MTQ à deux versions importantes – il y en a eu plusieurs – mais deux versions importantes pour le Comité intermunicipal: celle de juin 2001 et celle de février 2002, qui a été la référence pour la rédaction du mémoire qui a été déposé, comme vous le mentionnez, qui vous a été déposé et pour lequel on réalise les explications ce soir.

2250           Le comité technique, lui, a fait un travail de soutien tout le long de ces cinq années-là où le Comité intermunicipal a tenté de développer une position permettant au projet du MTQ de s'insérer dans le milieu.

2255           Maintenant, le premier point, les motifs justifiant le choix du tracé, le comité ou le choix du comité s'est arrêté...

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2260 Monsieur Gauthier, s'il vous plaît, voulez-vous revenir. Je voudrais simplement avoir un éclaircissement à partir des propos de monsieur Cool qui a dit qu'il y avait eu deux options: l'option sud et l'option nord, sur lesquelles vous avez travaillé. À partir de quel moment? Est-ce que c'est à partir du premier rapport d'étude d'impact ou avant ça?

**M. NORMAND COOL :**

2265 Écoutez, on a commencé à travailler sur le choix des deux tracés, c'est à partir de l'étude de Roche. On s'est basé sur les informations qu'il y avait dans les études de Roche.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2270 C'est-à-dire, l'étude d'impact?

**M. NORMAND COOL :**

2275 L'étude d'impact. Donc, à partir de ce moment-là, on a étudié et il y a eu une première étude de déposée aux quatre municipalités qui s'appelait: *Analyse de l'impact du prolongement de l'autoroute 30 sur le milieu*. Donc, c'est la première étude qui a été déposée aux quatre municipalités.

2280 Vous nous avez demandé, après ça, la deuxième...

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2285 Excusez-moi. Elle est datée de quand, cette étude?

**M. NORMAND COOL :**

2290 Cette étude-là est datée de décembre 1998.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord.

2295 **M. NORMAND COOL :**

Ça va?

2300 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Oui.

**M. NORMAND COOL :**

2305       Donc, à partir de cette étude-là, c'est à ce moment-là qu'on a analysé les deux tracés et qu'on en vient à la conclusion, à la page 61, qui dit clairement qu'on doit favoriser le tracé de la 132 pour toutes les raisons qui sont énumérées. Conclusion et recommandations. Donc, c'est à partir de là qu'on a travaillé à bonifier le projet actuel.

2310 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

      Mais vous avez basé votre choix sur une analyse que vous avez faite comme Comité intermunicipal ou si vous vous êtes basés sur le choix préférentiel qui ressortait des études faites sous l'égide du ministère des Transports?

2315

**M. NORMAND COOL :**

2320       Non, on ne s'est pas basé sur l'étude préférentielle. Pour vous donner une idée, dans le premier document, on est allé plus loin que le ministère. On a même fait une étude économique sur l'affluence aux commerces. Alors, on est allé plus loin que le ministère des Transports. On a fait notre propre étude. On l'a faite en vision comme si c'était une autoroute en milieu urbain, adaptée à la réalité de chacune des villes. C'est dans cet esprit-là qu'on l'a fait.

2325       Une fois qu'on a fait ça, là, on est allé à la deuxième étude et on a posé, on a dit: on ne le fera pas n'importe comment. C'est à partir de là qu'on a discuté avec le ministère pour arriver à des négociations, puis arriver à des conclusions sur le tracé final qui est sur place aujourd'hui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2330       Mais est-ce qu'on peut imaginer qu'en dépit de l'étude d'impact du ministère qui concluait que le tracé nord était préférentiel, que vous autres, vous auriez pu arriver à l'option sud et dire au ministère: \*On n'accepte pas les conclusions de votre étude d'impact. On vous demande de refaire vos travaux en fonction d'une option sud.+

2335 **M. NORMAND COOL :**

Absolument.

2340 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Merci. Vous pouvez continuer, monsieur Gauthier.

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2345 Donc, on en était aux motifs qui ont justifié le choix du tracé. Le comité a donc fait un choix. Dans l'esprit de la démarche que vient de vous expliquer monsieur Cool, le choix qui a été fait par le comité se résume à dire que le parachèvement de l'autoroute 30 doit se faire suivant la version de février 2002, dans l'axe nord, février 2002 étant le plan de référence qui a fait l'objet ou qui a été présenté lors de la première partie des audiences.

2350

Par contre – et c'est le point important – on mentionne que cette position est toutefois associée aux ajustements et aux demandes municipales décrites au présent mémoire. Donc, oui au tracé nord, oui à la 30 dans l'axe nord, mais suivant les conditions qu'on a mentionnées.

2355

Avant d'aller dans la partie des ajustements qu'on demande, on voudrait tout de même justifier les motifs pour lesquels le comité a retenu l'axe nord comme étant l'axe préférentiel pour le milieu.

2360

Dans un premier temps, toujours basé naturellement sur l'information donnée par le ministère des Transports du Québec, un élément important pour le choix de retenir le tracé nord a été basé sur la sécurité. On l'a mentionné souvent. On nous mentionne qu'il y a un taux d'accident de 2,31 % pour une infrastructure routière de type boulevard urbain. On nous mentionnait également que le 2,31 était basé sur l'expérience vécue sur une artère comme celle du boulevard Taschereau qu'on connaît bien, contrairement à un taux d'accident de ,067 pour le concept proposé.

2365

Donc, c'était un élément qui, pour les membres du comité, était considéré comme un élément intéressant si on pouvait, dans le concept de l'axe nord, réussir à améliorer la sécurité des citoyens de la région.

2370

Également, le niveau déplacement, le temps de déplacement, il était également important pour les gens du comité de considérer l'élément suivant, à l'effet de dire que suivant un tronçon autoroutier, ça pourrait nécessiter environ 4 minutes pour utiliser le réseau ou traverser le tronçon en autoroute et si on utilisait les voies de service, le parcours augmentait jusqu'à on peut dire environ 13 minutes.

2375

2380 Naturellement, il s'agit de travaux qui vont être réalisés pour tout le long du parcours. Par contre, ce qu'il est important également de mentionner, c'est que si jamais on avait opté pour un concept de boulevard urbain, l'ensemble du temps nécessaire pour traverser la région serait d'environ 14 minutes et ce, avant d'avoir accès à un réseau supérieur.

2385 On le mentionne parce qu'on considère important de mentionner que le concept retenu est un concept qui permet, d'une part, de drainer la circulation de la région sur un réseau autoroutier pour se déplacer rapidement vers le réseau supérieur et d'utiliser les voies de service, et, en fait, même de réserver les voies de service, deux voies par sens, pour la circulation locale. Donc, une amélioration dans notre esprit du temps de déplacement et également une amélioration de la gestion de la circulation tout le long du parcours qui traverse les quatre municipalités.

2390 Au niveau environnement, les démonstrations présentées par le ministère des Transports du Québec nous permettent de croire qu'en ce qui concerne la qualité de l'air et le climat sonore, le rapport, par rapport au statu quo, ferait en sorte que la situation serait améliorée. Donc, on se base là-dessus.

2395 Par contre, vous allez voir tout à l'heure dans les recommandations qu'on formule, on mentionne tout de suite également que cet énoncé-là, pour nous, est quelque chose d'intéressant au niveau scientifique. Par contre, on considère que des mesures de mitigation supplémentaires devront être ajoutées. Malgré le fait qu'on reconnaît la validité et l'expertise des personnes qui ont réalisé l'étude, il y a quand même des éléments qu'on va vous exposer, qui sont de matière très importante pour la région, qui devront être ajustés et faire l'objet de mesures de mitigation supplémentaires.

2405 Au niveau du développement économique, c'est un autre élément qui a permis aux gens du comité de pencher vers l'axe nord. Au niveau du développement économique, on l'a mentionné à plusieurs reprises, on a évalué à environ 900 000 mètres carrés l'espace disponible, développable le long de l'emprise de la future autoroute 30 dans l'axe nord. Cette superficie-là se répartit à environ 600 000 mètres carrés à des fins commerciales et de 300 000 mètres carrés à des fins industrielles, conformément à l'affectation du sol de chacun des règlements d'urbanisme des municipalités concernées.

2410 Ce qu'on mentionne également, c'est que le concept améliorant la fluidité de la circulation et permettant une meilleure ségrégation suivant les origines et les destinations des automobilistes, on pourrait probablement mettre en valeur plus rapidement de ces espaces-là et on pourrait leur donner également un caractère régional plus fort que si on utilisait un concept en réseau ou un concept, en fait, de boulevard urbain.

2415 Au niveau urbain, des éléments importants. On mentionne que le paysage urbain et que les conditions pour exercer les fonctions existantes le long de la 132 exigent des interventions immédiates. On l'a mentionné à plusieurs reprises. On sait très bien que actuellement, dans

2420 l'état où on circule sur la 132, des interventions sont nécessaires. Le statu quo n'est pas une solution.

2425 Donc, au niveau de cet élément-là, le comité a donc penché pour l'axe nord, en considérant que des travaux sont imminents pour réussir à rendre ce tronçon-là fonctionnel et efficace.

2430 Également, les fonctions actuellement présentes le long de la route 132 sont majoritairement autres que résidentielles. Ça, c'est un élément important. Si l'axe autoroutier projeté dans son tracé sur l'emprise de la 132 s'insérait dans un milieu complètement résidentiel, la situation aurait peut-être été différente. Par contre, on sait très bien que, actuellement, la majorité du tissu urbain qui compose les franges le long de la 132 est majoritairement des usages à des fins autres que résidentielle: commerciale et industrielle.

2435 Par la suite, on mentionne également que l'alternative d'un boulevard urbain ne permet pas facilement la mise en valeur des terrains excédentaires à des fins commerciales. C'est exactement la situation qu'on peut observer actuellement. Les entreprises, naturellement, se sont implantées en fonction de l'emprise du ministère, telle qu'on la connaît actuellement. Des façades commerciales sont donc orientées dans ce sens-là. Il est donc difficile, à première vue, sans naturellement avoir été mandaté pour réaliser un concept de ce genre-là, de penser  
2440 facilement de réussir à convertir cet espace-là, si jamais il était destiné à des fins autres que la réalisation du réseau autoroutier.

2445 Maintenant, on arrive maintenant aux ajustements proposés. Donc, on vient de vous expliquer les motifs qui ont permis au comité de faire le choix de l'axe nord. Maintenant, par contre, comme on vous l'a mentionné, ce choix-là est assujéti ou est accompagné d'une série d'ajustements que le comité considère essentiels pour arriver à réaliser un projet qui s'intègre au milieu.

2450 Le premier élément, la MRC en a également fait mention à l'intérieur de son mémoire, c'est un suivi du comité lors de la conception détaillée du projet. Il nous apparaît essentiel – et on l'a vécu dans plusieurs chantiers importants au Québec – de s'assurer, d'une part, que le projet, lors de sa réalisation en termes de plans et devis, avant même d'aller en construction – en construction, ça sera une autre chose – mais en plans et devis, il est important de s'assurer  
2455 que les orientations que le comité a voulu donner dans la façon dont l'autoroute devait être traitée, que tout ça se traduise convenablement et conformément aux propositions ou aux ajustements demandés.

2460 Donc, le comité aurait pour but, serait une espèce de comité de vigilance avec les gens du ministère pour s'assurer que l'ensemble des demandes formulées par le comité se retrouvent à l'intérieur des plans et devis. Donc, géométrie, accès aux terrains riverains.

Impacts pendant les travaux. On vous l'a mentionné, tout le monde en parle. Le comité est très sensible à ça. Et, donc, il faudra prévoir, préalablement au début des travaux, les

2465 mesures de mitigation qu'on voudra bien appliquer pour s'assurer que les impacts pendant les travaux sont diminués au minimum.

2470 On a parlé de la gratuité du transport en commun, par le train de banlieue ou par l'implantation de navettes qui pourraient permettre de déplacer naturellement les navetteurs entre le point de destination. Et, une série d'autres éléments qui pourraient être de juridiction de ce comité-là, mais l'importance de reconnaître aujourd'hui à l'intérieur du mémoire pour le comité, c'est primordial de réussir à mettre sur pied ce comité-là de vigilance pendant la réalisation des plans et devis.

2475 Maintenant, un niveau plus technique, les ajustements proposés par le comité, dans un premier temps, touchent l'aspect design des ouvrages d'art. Comme vous le savez, il y a des ouvrages qui vont être nécessaires pour permettre au réseau collecteur municipal d'enjamber l'emprise de l'autoroute. Ces ouvrages d'art-là, dans certains cas, peuvent être, au niveau paysage, des éléments plus ou moins positifs. Donc, la qualité du paysage, pour nous, est un élément important et le design des ouvrages d'art peut permettre de contribuer à améliorer la  
2480 qualité du paysage.

Et, il y a un élément important également, l'échangeur Saint-Pierre/Des Écluses. Comme vous le savez, cet échangeur-là va être en surélévation. Vous savez également que, à cause du fait qu'on veut diminuer ou qu'on veut créer un climat sonore acceptable, on devra fixer  
2485 à cet échangeur-là un écran. C'est des éléments qui préoccupent le comité pour s'assurer qu'on réussit à toujours garder une espèce de qualité du paysage pour le secteur que va traverser l'autoroute.

2490 On a réalisé des esquisses, des esquisses qui sont des esquisses pour permettre un petit peu de traduire la façon dont le comité voit l'aménagement de ces ouvrages d'art-là. Donc, une image vaut souvent 1 000 mots. Donc, des traitements architecturaux. Vous avez des esquisses qui vous permettent de voir un peu le profil qu'aura l'autoroute, la façon dont certains échangeurs enjamberont cette autoroute-là et le fait qu'on veut faire de ces viaducs-là ou de ces ouvrages d'art-là des liens réels, multifonctionnels, pour réussir à créer un environnement  
2495 intéressant pour l'ensemble des personnes qui auront à se déplacer entre les deux côtés de l'autoroute.

2500 Une autre esquisse qui vous démontre un peu l'allure que devrait avoir l'échangeur – pour nous, du moins – l'allure que devrait avoir l'échangeur Saint-Pierre/Des Écluses.

Naturellement, dans le concept, il va falloir prévoir camoufler les écrans qui seront fixés à l'ouvrage pour permettre d'atténuer le bruit autoroutier que va provoquer la circulation automobile. Mais également, on illustre à l'intérieur du concept des façons de créer des liens cyclables, piétons sécuritaires, agréables, également, naturellement bien protégés de la  
2505 circulation, aménagements paysagers, traitement des murs de soutènement.

Encore une fois, ce n'est pas un dessin technique, c'est plutôt une image qu'on a voulu vous présenter pour vous permettre de bien saisir le type d'intervention que le comité voulait voir se réaliser dans la construction de ce type d'ouvrage-là.

2510

Vous avez à droite de l'écran, en rouge, je vous fais grâce de l'énumération de l'ensemble des interventions qu'on propose mais, dans le mémoire, vous pourrez en prendre connaissance plus en détail. Les points rouges sont les endroits où le comité considère important de réaliser les traitements architecturaux conformément aux images qu'on vient de vous présenter. Donc, la série de traverses et la série de viaducs prévues à l'intérieur du projet.

2515

On vous a également mis une image, une image de quelque chose qui s'est réalisé. On dit souvent que ce n'est pas facile de créer des ouvrages de cette envergure-là avec des budgets raisonnables, tout en assurant une forme de qualité en termes de paysage. Ce viaduc-là, naturellement, est le viaduc qui se retrouve à Longueuil. C'est le viaduc qui permet de donner accès de la 132 au boulevard Rolland-Therrien. C'est un viaduc pour lequel des attentions particulières ont été portées au niveau architectural. Les traverses dont on parlait, qui pouvaient se réaliser pour l'échangeur Saint-Pierre/Des Écluses, se retrouvent là-dedans. Vous avez des pilastres, des séries d'éléments architecturaux qui font en sorte que cet ouvrage-là devient intéressant.

2520

2525

Je vous fais également mention – tantôt, on va en parler – de l'éclairage. Vous avez des volumes, ici, d'éclairage très bien implanté, très bien intégré à l'architecture de l'ouvrage, qui fait en sorte qu'on humanise un peu plus ce type d'activité ou ce type d'ouvrage-là à des activités plus urbaines.

2530

Par la suite, les liens piétons et cyclables qui enjambent l'autoroute, c'est un élément également important pour le comité. On dit que l'autoroute 30 qui va être au coeur de l'espace urbain des quatre municipalités va provoquer de toute évidence des ruptures au niveau des liens non motorisés en direction nord-sud.

2535

On prétend que pour arriver à tenter de combler cette lacune-là que va créer le réseau autoroutier, le comité propose de concevoir des viaducs et des ponts de manière à y aménager des liens piétons et cyclables agréables et sécuritaires.

2540

C'est un petit peu à l'image de ce que je vous ai exposé quand on a parlé de l'échangeur ou du viaduc Saint-Pierre/Des Écluses. Cette image-là, encore une fois non précise, qui n'est pas un dessin technique, pourrait se réaliser à peu près à l'ensemble des endroits où on préconise ce type d'intervention-là et le type d'intervention, naturellement, vise à créer des espaces réservés et agréables.

2545

Je ne vous répéterai pas les principes qu'on a voulu mettre sur la table. Par contre, ce que je voudrais vous faire mention, c'est que le comité est d'avis que plutôt que d'exiger ou demander des passerelles pour créer des réseaux parallèles au niveau routier ou au niveau piéton, le comité est plutôt d'avis que pour créer une atmosphère plus urbaine, on devrait

2550

concentrer les interventions et les passages piétons et cyclistes sur les ouvrages d'art existants plutôt que de créer des routes parallèles qui, naturellement, font une forme de ségrégation et éliminent certains liens intéressants au niveau de la trame et du tissu urbain.

2555            Encore une fois, à droite, l'ensemble des endroits où le comité considère important de réaliser ce type d'intervention-là, et ça se résume, encore une fois, à l'ensemble des ouvrages qui vont enjambrer l'emprise de l'autoroute 30.

2560            Les aménagements des espaces libres. Comme vous le savez, naturellement, à l'intérieur de l'autoroute, il y a des espaces qui vont rester libres. Je ne parle pas des espaces excédentaires de l'emprise autoroutière, je parle des espaces entre autres qu'on peut facilement reconnaître à l'intérieur des échangeurs, des trèfles qu'on peut appeler des échangeurs. Dans le contexte d'insertion urbaine, le comité considère nécessaire que des aménagements de ces espaces-là soient faits de façon différente qu'un même type d'infrastructure qui s'implanterait en milieu agricole.

2565            Ce qui veut donc dire qu'on est d'avis et on recommande au ministère des Transports du Québec de prévoir des plans, de prévoir des interventions pour faire en sorte que ces espaces-là deviennent des espaces agréables au niveau visuel et deviennent des espaces où on pourrait retrouver des plantations arborescentes intéressantes, pour revégétaliser cet espace-là actuellement pour le moins en friche.

2570            Les endroits particuliers où on a des espaces libres. La partie près de la rue Garnier à Sainte-Catherine, l'échangeur Léo/Maçon, l'échangeur de Georges-Gagné également sont des endroits où, plus particulièrement, on a des espaces qui pourraient être réaménagés.

**LA PRÉSIDENTE :**

2575            Je vais vous donner une chance pendant que vous prenez votre souffle. Près de la rivière à la Tortue, qu'est-ce que vous prévoyez?

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2585 On y arrive.

**LA PRÉSIDENTE :**

2590 Qu'est-ce que vous préconisez?

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2595 On y arrive, madame la présidente, je crois. Voilà. L'aménagement des abords des rivières traversées, comme vous le savez, il y en a trois rivières qui sont traversées par le réseau. Dans ce contexte, le comité considère de première importance le respect et même la mise en valeur de certains de ces espaces-là le long des trois cours d'eau. C'est une image. On nous a critiqués beaucoup au niveau de l'image quant à la forme de la rivière à la Tortue. On a voulu représenter la rivière à la Tortue. On s'en excuse. On vous dit que c'est une image, pas des dessins techniques. Elle est moins droite qu'elle ne l'est représentée au dessin.

2600 Donc, végétalisation, renaturalisation des berges, multifonctionnalité également de ces espaces-là par l'implantation de réseau cyclable. Ça veut donc dire, au niveau conception des ouvrages, des culées qui permettent justement l'implantation de ce type d'équipement-là.

2605 Naturellement, ces interventions se font là ou sont prévues plus particulièrement à la rivière à la Tortue mais également à la rivière Saint-Pierre et à la rivière Saint-Régis pour justement, encore une fois, tenter de ne pas laisser ces ouvrages-là dans un état d'après-chantier mais de laisser ces espaces-là et de permettre à la nature de reprendre place dans ces espaces-là importants le long de l'emprise ou le long du littoral.

2610

**LA PRÉSIDENTE :**

2615 Vous savez peut-être, je vous demanderais de nous préciser si, effectivement, il est prévu de faire des travaux dans la rivière même à la Tortue? Parce que tout à l'heure, lors de la présentation d'un mémoire, on nous a indiqué que d'après l'information sur la carte, il y aurait un redressement de la rivière à la Tortue. Est-ce que c'est le cas?

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2620 On me dit que non. Je n'ai pas l'information technique mais, à l'arrière, on me dit que de ce qu'on comprend, nous, du projet, il n'y avait pas de travaux à l'intérieur du lit de la rivière pour la redresser. On espère, du moins. Le comité, ce qu'on espère, nous, c'est que son lit naturel soit préservé. Et ce qu'on renchérit, en fait, c'est qu'il soit renaturalisé le plus possible.

2625 **LA PRÉSIDENTE :**

Le ministère des Transports pourra peut-être préciser tout à l'heure ou maintenant?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

2630

C'est une rectification qu'on voulait faire, à l'effet qu'il n'y aura pas de redressement de la rivière à cet endroit-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2635

Alors, pour que ce soit inscrit dans les transcriptions, donc, la rivière demeure telle quelle. Donc, vous proposez, le comité, un aménagement à partir d'une rivière non réenlignée droite, comme sur le tracé là.

2640

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2645

En fait, on dit: faites pas ce que vous voyez. C'est ça. Oui. Ça va dans l'esprit de ce que vous dites. C'est qu'on voudrait préserver le lit de la rivière tel qu'il est mais on voudrait encore une fois, je le répète, renchéir en renaturalisant les berges et en aménageant les espaces excédentaires par de la plantation arbustive, par de la plantation arborescente, stabilisatrice des berges pour permettre au milieu naturel de reprendre sa place dans cet espace-là.

2650

Les emprises non utilisées. On en a parlé également déjà. On a posé des questions lors de la première partie de l'audience à cet effet-là. On sait que l'espace disponible ou, c'est-à-dire, l'emprise de l'autoroute a été modifiée quelque peu. Ça a pour effet de rendre certains espaces non nécessaires pour la construction de l'autoroute. Et, ce que le comité recommande, c'est de rendre disponibles au développement ces espaces-là de façon à créer un tissu urbain cohérent le long de l'autoroute et à ne pas laisser d'espace non utilisé. À l'image, en fait, où la nature pourrait reprendre place le long des berges, on se dit qu'on voudrait aussi que le tissu urbain reprenne place le long de l'emprise en éliminant ou en redonnant au développement l'ensemble des espaces excédentaires dans l'emprise actuelle, pour permettre le redéveloppement de ces espaces-là.

2655

2660

La poussière générée par la circulation. Lors de la première partie des audiences, le ministère nous a donné certaines informations par rapport aux interventions qu'il entendait mettre en place pour tenter de diminuer la poussière en suspension. Ce que le ministère a répondu, c'était plutôt à l'effet de dire qu'il voulait mettre en place un système d'entretien plus adéquat, qui serait nécessaire en fonction naturellement des nouvelles fonctions de l'autoroute.

2665

Ce que le comité rapidement dit, c'est que, en plus de prévoir des espaces ou des mesures d'entretien plus adéquates ou plus pointues, le comité pense que des plantations le long de l'autoroute pourrait être un bon moyen de retenir les poussières en suspension qui seraient naturellement déplacées par la circulation autoroutière.

2670

2675 Par contre, on a été un petit peu sur notre appétit – pour me permettre de prendre ce terme-là – et on est prêt à dire qu'il y aurait peut-être d'autres moyens qu'on pourrait développer avec le ministère pour permettre de tenter de réduire cette pollution-là embêtante et très incommode pour l'ensemble des personnes qui ont à vivre avec les problèmes occasionnés par ce type d'activité-là.

2680 Au niveau des impacts économiques permanents et temporaires sur l'activité commerciale, monsieur Cool vous en a parlé un petit peu. On a, dans la première étude pour laquelle on a été mandaté, réalisé des études d'impact sur les commerces. On a évalué qu'il y aurait certains impacts permanents et qu'il y aurait assurément des impacts temporaires pendant la période de la construction.

2685 Naturellement, on n'a pas de recette miracle. Ce qu'on voudrait par contre proposer, c'est la mise sur pied d'un comité d'évaluation de ces impacts, afin de déterminer les moyens qui vont assurer la réduction de ces derniers à un niveau minimum. Naturellement, l'objet du mémoire n'était pas de définir de quelle façon on allait s'y prendre.

2690 Par contre, on est convaincu qu'il faut adresser ce problème-là et qu'il faut que, autour d'une table, les différentes personnes, organismes, commerçants, gens d'affaires, conseils municipaux soient représentés pour assurer qu'avant même que des travaux débutent, on a déjà prévu des façons d'éviter que l'activité économique pendant la construction et sur certaines activités pendant l'opération de l'ouvrage soit négative pour les commerces.

2695 Les impacts acoustiques. On en a parlé beaucoup. Le mémoire de la MRC en fait mention. Ce qu'on expose ici, dans un premier temps, comme élément de base, vous en avez parlé tout à l'heure, les exigences ou les règles du ministère des Transports, en ce qui concerne les interventions sur le milieu, sont toujours attribuées ou sont toujours assujetties, ou associées plutôt, à un niveau de perturbation, à un niveau de perturbation qui est basé sur un niveau de référence, lequel niveau de référence est la situation existante.

2700 Le comité est d'avis que dans le cas qui nous concerne, le niveau de référence ne devrait pas être, en aucun cas, celui que l'on vit actuellement, pour la raison simple que l'infrastructure, telle qu'elle est, est sollicitée au-delà du débit pour lequel elle a été conçue et que, en aucun cas, on devrait évaluer les niveaux de perturbation basés sur le niveau actuel.

2705 Donc, c'est une prémisse de base. L'étude réalisée, on ne la conteste pas. Les chiffres, on ne les conteste pas. Les méthodes et les logiciels, non plus. À la base, il faut reconnaître un élément: le niveau actuel ne peut pas être le niveau de référence pour évaluer les zones perturbées.

2710 Ce qui veut donc dire qu'on demande au ministère, naturellement, de porter une attention particulière afin de déterminer les moyens qui vont permettre d'atténuer le bruit pour toutes les habitations situées à l'intérieur d'un climat sonore de plus de 55 dBA. Ça veut également dire qu'on demande de construire l'ensemble des écrans antibruit prévus dans l'étude

2715 réalisée par le MTQ sur les terrains des municipalités. Parce qu'il y avait dans l'étude, vous allez le voir à l'écran tout à l'heure, des espaces où on préconisait la construction d'écran antibruit, mais comme ils étaient hors-emprise, ils ne pouvaient pas faire partie du projet.

2720 Les municipalités sont d'avis que pour arriver à rendre ça acceptable, il faut au minimum, compte tenu du contexte de base que je vous ai expliqué par rapport au niveau de référence, considérer que ces espaces-là ou que ces écrans-là sont d'emblée considérés comme faisant partie du projet de construction autoroutier.

2725 On demande également d'optimiser les écrans proposés afin de maximiser leur efficacité mais également leur apparence et, enfin, on veut s'assurer de façon globale – c'est un paragraphe englobant – que tous les secteurs résidentiels adjacents soient pourvus d'équipement antibruit, tant pour réduire l'impact sonore que pour réduire l'impact visuel de la présence de l'autoroute.

2730 Le plan qui est ici, à l'écran, n'est peut-être pas visible, mais on a illustré à l'intérieur du mémoire les espaces où on trouvait qu'il y avait de l'optimisation, en fait, à faire au niveau des écrans, des espaces où on voulait revoir la façon de procéder. Et également à Candiac, on va le voir tout à l'heure dans un détail un petit peu plus poussé, une révision à peu près complète du concept d'écran acoustique pour assurer que le climat sonore, suite à la construction de  
2735 l'autoroute, soit acceptable pour l'ensemble des citoyens.

Ce que vous voyez en rouge, ici, ce sont les endroits dont on vous parlait. Il en manque un à Saint-Constant, dans ce coin-ci. Ce sont les endroits qui étaient recommandés dans l'étude comme pouvant faire partie du projet, mais n'étant pas situés à l'intérieur de l'emprise, avaient été comme un peu laissés sous forme d'option, donc qui fait l'objet de la  
2740 recommandation du comité.

L'accès au pont Honoré-Mercier. Bon, le MTQ, lors de l'audience, nous a dit que le feu à l'intersection de la rue Garnier serait ajusté par le contrôleur du pont Mercier, suivant la  
2745 longueur des files d'attente observée pendant les périodes de pointe.

Ce qu'on mentionne ici, c'est que c'est peut-être un élément efficace. Par contre, on voudrait, le comité demande que cette situation-là, en partenariat avec le Comité intermunicipal, soit étudiée plus en profondeur et on voudrait naturellement, plus particulièrement, que la Ville  
2750 de Sainte-Catherine soit incluse à l'intérieur des discussions.

Naturellement, l'objectif, c'est de s'assurer que les voies de service sont toujours fluides et de s'assurer qu'on n'a pas de débordement à l'intérieur du réseau routier local qui pourrait découler d'une mauvaise gestion de ce feu-là, qui pourrait naturellement, comme vous le savez, avoir des effets catastrophiques sur la circulation environnante.  
2755

Rapidement, le chemin Saint-François-Xavier. Bon, vous le savez, le chemin Saint-François-Xavier, en raison de l'échangeur qui est prévu et des espaces industriels en

2760 développement dans son environnement immédiat, va jouer un rôle de premier plan au niveau de la desserte de camionnage. Il y a déjà des interventions, c'est-à-dire, il y a déjà une emprise sur l'échangeur qui prévoit deux voies chaque sens.

2765 Le comité propose d'élargir le boulevard jusqu'à la voie ferrée pour permettre une meilleure fluidité de la circulation de camionnage en grande importance qui va circuler sur cet échangeur-là. On vous a mis un plan à l'intérieur du mémoire qui vous permet ou qui illustre l'intervention, c'est-à-dire la partie où le comité juge important de poursuivre, je dirais, le gabarit du boulevard Saint-François-Xavier, conformément et similaire, en fait, au gabarit qu'il va y avoir sur l'échangeur.

2770 Donc, une poursuite pour faire un lien plus fluide entre la capacité ou pour permettre, dans le fond, d'avoir la même capacité sur l'échangeur que sur ce tronçon-là du boulevard Saint-François-Xavier.

2775 L'éclairage, on vous l'a dit tout à l'heure, est à l'image de ce qu'on vous a montré sur l'échangeur Rolland-Therrien. On sait que actuellement, il n'y a pas d'élément de détail quant aux types d'éclairage qui vont être retenus par le ministère.

2780 Par contre, à la vue de certaines esquisses préparées par ce dernier, on est un peu inquiet quant à la façon dont l'éclairage va se réaliser, et ce qu'on voudrait s'assurer, c'est que cet éclairage-là va être intégré aux ouvrages qui vont être prévus, qui va naturellement être fait suivant une échelle humaine qui va respecter les zones environnantes, en définissant le type d'éclairage en fonction du type d'ouvrage et du traitement proposé.

2785 Donc, on ne voudrait pas, en deux mots, avoir des monopôles de 75 pieds avec une couronne de luminaires qui vient créer une atmosphère de grand jour, 24 heures sur 24. Donc, on voudrait que l'éclairage fasse également partie et s'intègre dans l'ensemble des préoccupations que le comité a énoncées.

2790 Maintenant, on tombe dans l'autre partie, la demande qui origine de particularités municipales. Le premier élément sur le territoire de la Ville de Delson constitue en l'obligation pour la ville de remplacer le lien nord-sud. On en a parlé également, je crois, lors du dépôt du mémoire de la MRC.

2795 Cette obligation-là, naturellement, origine du fait que la construction de l'autoroute 30 vient modifier le patron de circulation de l'ensemble des municipalités. Mais particulièrement en ce qui concerne Delson, elle vient modifier de façon plus importante à cause du fait que la municipalité a dû faire un choix quant à la localisation d'un échangeur complet qui va donner accès à son territoire.

2800 Comme vous le savez, actuellement, le lien nord-sud est celui qui est utilisé par la rue Principale. Donc, la rue Principale dans le projet étant ou se terminant sur les voies de service, on ne pourra plus compter sur la rue Principale comme lien. Donc, l'échangeur qui a été

2805 priorisé, c'est l'échangeur Georges-Gagné, et cette intervention-là a pour effet d'obliger la ville à poursuivre le boulevard Georges-Gagné pour permettre de dévier la circulation locale sur un réseau collecteur.

2810 On a réalisé un petit plan qui illustre le tracé que va utiliser la prolongation du boulevard Georges-Gagné ou la déviation de la rue Principale, tel qu'on l'a rédigé à l'intérieur de notre mémoire. Donc, la rue Principale ou le prolongement de Georges Gagné pourrait permettre d'emprunter une forme très fluide pour la circulation locale et donner accès directement à l'échangeur Georges-Gagné. L'intersection, naturellement, serait revue.

2815 Et, il y avait une problématique assez importante quant à la localisation de cette infrastructure collectrice là, puisqu'on avait un poste de transformation d'Hydro-Québec et des emprises importantes au niveau du transport d'énergie hydroélectrique.

2820 Le projet prévoit également relocaliser ou, en fait, on est en négociation actuellement, la ville est en négociation avec Hydro-Québec pour relocaliser le stationnement incitatif de l'AMT qui est actuellement implanté dans l'emprise de l'autoroute, pour être relocalisé à proximité de cette collectrice-là.

2825 Les coûts d'aménagement ont été évalués à environ 1 890 000 \$, naturellement sans l'achat de terrain, sans l'installation des feux et sans l'enfouissement des fils électriques. Et, ce que la municipalité ou ce que le comité demande, puisque c'est une recommandation du Comité intermunicipal, c'est de continuer dans l'esprit du protocole qui a été présenté par le MTQ à la ville et de s'entendre sur une entente de financement de cette infrastructure-là. D'ailleurs, ce protocole-là ou le projet de protocole vous a été déposé.

2830 À Delson, également, pour la Stella Jones, comme vous le savez, on en a parlé rapidement, peut-être plus d'un côté environnemental, mais la Stella Jones, en plus de connaître une certaine renommée en termes de terrain contaminé, a également, au niveau de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, des modifications considérables à son circuit de camionnage. Un circuit de camionnage qui, actuellement, affiche des volumes de 10 à 12 000 camions annuellement.

2840 L'usine, telle qu'on la connaît pour ses mouvements de camions, utilise actuellement la rue Principale pour accéder à la route 132. Par contre, comme le lien autoroutier, suite à la construction de l'autoroute et le nouvel échangeur Georges-Gagné, la circulation de camionnage, pour avoir accès au réseau supérieur, devra utiliser les voies de service, ce qui n'est pas une solution acceptable dans l'esprit où, comme on l'a mentionné, si on préconise une autoroute dans l'axe de la 132, c'est pour une meilleure ségrégation de la circulation. Donc, on veut conserver les voies de service pour la circulation locale.

2845 Donc, la solution proposée, c'est la construction d'une voie pour permettre à la Stella Jones d'emprunter le boulevard Saint-François-Xavier et, ainsi, avoir accès directement à l'échangeur Saint-François-Xavier/autoroute 30.

2850 On a mentionné, on a indiqué en rouge le parcours que pourrait utiliser ou que devrait utiliser le camionnage de la Stella Jones, sans voie de service ou sans voie d'accès permettant de se transporter sur Saint-François-Xavier. Donc, des mouvements complexes, des mouvements dans certains cas périlleux à cause de l'importance de la longueur des camions utilisés et une surcharge des voies de service locales qui, dans l'esprit du comité, devraient être réservées à l'usage des citoyens de la région.

2855 Le budget prévu, on parle de 3 800 000 \$ à 3 900 000 \$ pour réaliser le projet. Et, ce qu'on propose, c'est d'entamer des discussions avec le ministère pour en arriver à un protocole qui prévoit le partage des coûts de cette voie de service-là.

2860 Sainte-Catherine, maintenant, à l'exemple un peu du prolongement du boulevard Georges-Gagné, l'échangeur Léo/Maçon oblige la municipalité de Sainte-Catherine, elle aussi, à remodeler la façon dont sa circulation locale va se réaliser.

2865 Actuellement, l'échangeur Léo/Maçon donne sur la rue du même nom, laquelle rue est une rue sans issue, une rue où on y retrouve quelques résidences. La ville va donc devoir prévoir prolonger la rue, prolonger la rue dans une forme de rue collectrice, afin de relier le boulevard Saint-Laurent à l'échangeur Léo/Maçon.

2870 On a une photo aérienne qui vous permet de constater un petit peu ce qu'il y a actuellement. La rue Léo est ici. Vous avez, ici, en médaillon, le nouvel échangeur. Tout à l'heure, vous allez le voir avec plus de détail. Les résidents dont on parle sont situés au bout de la rue Léo qui est actuellement sans issue. Également l'industrie du nom d'Azimuth, dont on a entendu parler également lors des audiences, est située ici, le boulevard Saint-Laurent et un espace potentiellement développable.

2875 La municipalité a donc prévu – vous avez la configuration du nouvel échangeur – prolonger la rue Léo pour la relier à la rue Saint-Laurent et a prévu également, dans le concept d'aménagement réalisé, la construction d'une rue projetée qui permettrait de désenclaver l'industrie Azimuth actuellement isolée par les niveaux et par les servitudes de non-accès qui vont être opposées à la boucle qui va permettre d'accéder à la rue Léo.

2880 On a un petit détail un petit peu plus précis avec les emprises, les rues locales et l'intersection Léo/Saint-Laurent, essentielle, naturellement, pour la réalisation du lien.

2885 Le budget prévu tourne autour de 4 350 000 \$ pour l'ensemble du projet, expropriations et travaux compris. Ce qui est demandé, c'est naturellement conformément au protocole actuellement discuté avec le MTQ, c'est de s'entendre de façon à s'assurer de la contribution financière du ministère sur cette infrastructure-là que la municipalité devra absorber.

2890 Rapidement, il y a également une problématique à Sainte-Catherine par rapport à une conduite d'aqueduc qui est localisée le long de la route 132, même dans l'emprise de la route

2895 132. C'est une conduite d'environ 3,7 kilomètres, qui est assez âgée. Le coût de remplacement est évalué à environ 200 M\$ et ce qui est prévu – 2 M\$, excusez – 2 075 000 \$ et, ce qu'on demande en fait, c'est relativement simple. La ville demande un appui en ce qui concerne l'acceptation dans le cadre du Programme d'infrastructure Canada-Québec, volet 1.1, pour permettre à la municipalité d'absorber les frais associés à ce déplacement-là.

2900 Saint-Constant, le lien routier entre les deux phases d'un projet commercial, sortie Léo/Maçon, comme vous le savez, la géométrie de l'échangeur Léo/Maçon a été beaucoup modifiée. Ces ajustements ont été modifiés conformément aux objectifs de la municipalité, avec des discussions qui sont intervenues avec les gens du ministère. Une excellente collaboration à ce niveau-là.

2905 Par contre, un seul élément problématique. C'est que deux espaces développables à des fins commerciales, pour l'instant, une partie de ces deux espaces-là n'a accès que par la voie de service qui est donc à sens unique. La solution, c'est de prévoir une voie à double sens pour permettre de relier ces deux espaces-là.

2910 La construction de cette voie à double sens est, dans le fond, de la part du Comité intermunicipal, aux frais du ministère, devrait être compris à l'intérieur du projet.

2915 Et, des exemples similaires, on vous montre des exemples similaires qui se sont construits tout récemment. C'est des constructions récentes. À Longueuil, dans l'arrondissement Brossard – pour prendre les nouveaux termes de la fusion de la nouvelle ville – où on a la voie ici que vous voyez, qui est la nouvelle voie, voie, en fait, qui se dirige dans cette direction-ci, et une autre photo qui vous montre la voie de service actuelle avec la voie à sens inverse qui donne accès, dans ce cas-ci, à un projet de développement résidentiel multifamilial, mais qui pourrait facilement s'appliquer au projet dont on parle à Saint-Constant.

2920 On vous a illustré les deux espaces. En fait, ici, c'est l'espace qui est actuellement en construction. Le terrain dont on parle, qui n'a accès qu'à la voie de service à sens unique est ici. La proposition du ministère est celle que vous voyez à l'écran. La recommandation de la Ville est ce qu'on vient de vous projeter, à l'effet de construire une voie isolée par un terre-plein, une voie dans cette direction-ci, isolée par un terre-plein, sans aucun accès à la rue Maçon pour éviter les problèmes de débordement à l'intérieur du réseau local et une voie complétée par un écran antireflet pour assurer de limiter au maximum l'éblouissement par les feux des véhicules qui vont circuler en sens inverse.

2925

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2930 Monsieur Gauthier?

**M. DANIEL GAUTHIER :**

Oui?

2935

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

2940

Pouvez-vous revenir à l'image précédente? Juste une question. C'est marqué, à gauche et à droite: *zone commerciale projetée*. Dans l'une et l'autre, est-ce qu'il y a au moins une partie des bâtiments qui sont déjà construits? Ou si c'est présentement des zones uniquement en développement futur?

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2945

Cette partie est une zone en développement à l'heure actuelle. Le plan est accepté. Il y a un projet déjà, le Wal-Mart dont on a parlé, qui est ouvert, et les projets de construction sont sur la table et devraient être incessamment en construction. Cette partie-là est plus en planification.

2950

Et, en fait, la recommandation qu'on vous fait, c'est pour permettre naturellement de donner un meilleur attrait, un meilleur accès à cet espace-là, sans naturellement avoir à utiliser... vous comprenez que, théoriquement, il pourrait y avoir des accès par le réseau local. Mais ce qu'on ne veut pas, c'est justement qu'il y ait des activités à l'intérieur du réseau local, puisque cet espace-ci est un espace résidentiel unifamilial construit, pour lequel on veut conserver la quiétude.

2955

Il y a même des bandes tampons dans le concept qui ont été prévues tout le long que vous voyez ici, des bandes tampons pour isoler le projet commercial de la zone résidentielle.

2960

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci.

**M. DANIEL GAUTHIER :**

2965

Candiac, maintenant. Candiac a des préoccupations précises en ce qui concerne le climat sonore. On a eu des interventions d'ailleurs de citoyens de Candiac. Les interventions sont relativement précises à Candiac. On parle de la réfection du talus, le talus existant. Comme vous le savez, il y a un talus qui a été construit il y a plusieurs années, un talus qui, probablement au niveau de l'absorption acoustique, ne rencontre pas les standards actuels pour assurer un climat sonore intéressant.

2970

Donc, ce qu'on veut, ce qu'on demande, en fait, c'est de prévoir dans le projet l'optimisation de cette infrastructure-là pour permettre d'atteindre des climats sonores de 55 dBA à l'intérieur de ces zones-là.

2975

On demande également d'ajouter un mur antibruit, en fait dans la partie où on a eu l'intervention juste précédente à la nôtre, dans la partie où il y a des bâtiments multifamiliaux pour permettre, encore une fois, d'abaisser le bruit à un seuil acceptable de 55 dBA.

2980

Et, d'étudier des mesures de mitigation qui pourraient être mises en place pour ce qu'on appelle, nous, le triangle, le triangle de développement Iberville. Dépendamment naturellement des fonctions qui vont s'y installer, de prévoir à l'avance quel type de mitigation, quel genre d'écran acoustique devrait être installé dans cet espace-là pour assurer un développement harmonieux d'un espace stratégique pour la Ville de Candiac.

2985

Donc, ça termine la partie technique. Monsieur Cool va terminer avec la conclusion.

**M. NORMAND COOL :**

2990

Donc, madame la présidente, en conclusion, le parachèvement de l'autoroute 30 doit se faire dans l'axe nord, conformément à l'étude d'impact de février 2002. Cette position est toutefois associée aux ajustements et aux demandes municipales décrites dans le présent mémoire. Je ne reprendrai pas toutes les choses qui ont été discutées.

2995

Simplement pour vous dire, en terminant, madame la présidente, que ça fait cinq ans de travail, de remise en question. Les élus des quatre villes concernées, ainsi que tous les membres du Comité intermunicipal de l'autoroute 30, en arrivent à la conclusion que le projet d'aménagement de l'autoroute 30 sur la 132, tel que bonifié par le comité, est un projet qui sert bien les intérêts de la population de notre quatre villes. Ce projet respecte notre qualité de vie, règle une fois pour toutes le cauchemar de la 132 et vient doter notre région d'un important levier de développement économique et commercial.

3000

Voilà pourquoi nous sommes fiers d'afficher notre consensus sur cette question.

3005

L'autoroute 30 est sans contredit l'outil de développement le plus structurant que nous aurons jamais eu dans notre région. C'est également un dossier dont l'importance dépasse largement les frontières de notre région, puisque le statu quo sur la route 132 est inacceptable. Nous devons réunir les forces vives du milieu derrière ce projet rassembleur et porteur d'avenir pour toute notre région.

3010

C'est pourquoi les élus des villes de Candiac, Delson, Sainte-Catherine, Saint-Constant unissent leurs voix pour réclamer la mise en chantier de l'autoroute 30 sur la route 132 et ce, dans les meilleurs délais.

3015

Merci beaucoup, madame la présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

3020 S'il vous plaît. Chacun a droit à son opinion. On a entendu plusieurs opinions et les gens se sont respectés. On demande de continuer, s'il vous plaît.

À combien, monsieur Cool, votre comité estime les demandes que vous venez de lister à l'écran?

3025

**M. NORMAND COOL :**

En termes financiers?

3030

**LA PRÉSIDENTE :**

En termes financiers.

**M. NORMAND COOL :**

3035

Écoutez, je vais laisser monsieur Gauthier, avec notre urbaniste.

**M. DANIEL GAUTHIER :**

3040

On n'a pas fait le calcul total. On aurait dû prévoir cette question-là. On peut le faire, on le sait. C'est juste qu'on n'a pas fait le total. Ça va prendre quelques secondes et on va vous donner la réponse.

**LA PRÉSIDENTE :**

3045

Très bien.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3050

Peut-être, pendant que monsieur Gauthier effectue les calculs, est-ce que vous envisagez que des aménagements particuliers comme celui d'une voie double sens pour desservir une zone commerciale en devenir dans le secteur Léo/Maçon puissent être payés par le promoteur immobilier?

3055

**M. NORMAND COOL :**

3060

Écoutez, dans le projet actuel, au niveau du Wal-Mart, il y a eu des négociations tripartites entre la ville, le promoteur et le ministère des Transports. Il n'est pas exclu que ça peut être aussi, dans ce cas-là, ce qu'on appellerait toujours une entente tripartite. C'est sûr qu'on favorise actuellement, considérant que la venue de l'autoroute, elle a un impact sur le niveau municipal, on considère que le ministère des Transports doit faire un grand effort.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3065

Mais, par ailleurs, les gens qui en bénéficieraient les premiers, c'est-à-dire les développements commerciaux, on pourrait aussi imaginer éventuellement qu'ils seraient mis à contribution.

**M. NORMAND COOL :**

3070

Leur contribution, effectivement.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3075

D'accord. J'ai d'autres questions, il y en a peut-être une qui s'adresse à monsieur Gauthier.

3080 **M. NORMAND COOL :**

Juste une seconde. Allez-y.

3085 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Votre présentation, évidemment, il y a beaucoup d'éléments. Un des efforts ou une des dimensions sur laquelle vous avez insisté à plusieurs reprises, dans le fond, c'est comment on arrive à faire en sorte qu'une autoroute soit en même temps ce que j'appellerais la rue principale d'une agglomération.

3090

Les rues principales peut-être d'aujourd'hui ne ressemblent pas tout à fait à ce qu'elles étaient autrefois, mais il y a quand même des éléments de convivialité et, ainsi de suite, sur lesquels on met l'accent.

3095

Ma première question vis-à-vis de ça, c'est est-ce que les aménagements, et en particulier le mobilier urbain ou les éléments de cet ordre-là que vous préconisez, seraient les mêmes pour toute la trame ou si ça varierait d'une municipalité à l'autre? Quelle a été l'approche du Comité intermunicipal là-dessus?

3100 **M. DANIEL GAUTHIER :**

Dans notre esprit, on veut assurer une forme de continuité et donc, ça voudrait donc dire que théoriquement, l'image qu'on veut projeter, l'ensemble du parcours serait le même. L'homogénéité au niveau du mobilier. D'ailleurs, c'est un des éléments qu'on peut reprocher actuellement, il y a une espèce d'incohérence. Donc, une image uniforme, homogène.

3105

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Dans le même ordre d'idée, toujours en parlant d'aspect, disons, visuel ou physique, est-ce que vous avez demandé ou vous envisagez demander au ministère que le gabarit de l'autoroute, et en particulier des éléments comme le terre-plein ou les abords, soit d'une échelle différente de ce qu'on trouverait, par exemple, sur une autoroute rurale. La largeur, les dimensionnements, de façon à diminuer, si vous voulez, l'effet de coupure visuelle.

3115 **M. DANIEL GAUTHIER :**

Oui, c'est évident que l'échelle qu'on préconise, c'est une échelle plus humaine. Et je veux juste vous ramener à la notion dont on a parlé tout à l'heure. Si le comité est d'accord avec l'axe nord pour la construction de l'autoroute 30, c'est en raison, au niveau circulation puis au niveau aménagement, de deux fondements principaux.

3120

Le premier, de donner accès à l'ensemble des citoyens à un réseau supérieur rapidement pour décongestionner les voies de service et les routes collectrices des municipalités

3125 et, à un autre niveau. Donc, on a un réseau autoroutier à un autre niveau, constituer un tissu urbain homogène à l'échelle humaine, à l'axe du sol, dans les voies de service de chaque côté. Ça veut donc dire des espacements, de la plantation, des voies d'accès intéressantes, naturellement des accès aux commerces sécuritaires, pour faire en sorte qu'on ait comme deux niveaux.

3130 Et, la raison pour laquelle on est rassuré sur le fait que ça peut se réaliser, c'est que le réseau autoroutier, suivant les études du ministère, ne devrait pas augmenter les éléments négatifs au niveau pollution. Naturellement, au niveau pollution sonore, vous savez ce qu'on demande ou ce qu'on recommande. Donc, pour répondre plus clairement à votre question, un gabarit complètement différent, à deux échelles différentes: celle, je vous dirais, surbaissée, 3135 suivant un profil surbaissé autoroutier, accès rapide, décongestion des voies locales et aménagement humain local, plus \*rue principale+ – ça, on sait bien que ça ne sera pas la rue principale des années 50 – mais rue principale au niveau du sol pour créer une activité humaine intéressante et vivante.

3140 Et, les viaducs – je termine là-dessus – les viaducs sont privilégiés justement pour venir accentuer cette notion-là plus urbaine et permettre de créer des liens durables et multifonctionnels à ces espaces-là, pour justement recréer l'effet d'activité au niveau du sol et de la distinguer du niveau surbaissé des voies rapides.

3145 **LA PRÉSIDENTE :**

Lors de l'audience, les gens se sont préoccupés de la durabilité de l'autoroute, c'est-à-dire de prévoir qu'elle devra être en mesure de répondre aux besoins futurs. Parce que, bon, on parle au moins depuis 34 ans et plus, depuis 34 ans, les terrains sont acquis, donc ça 3150 signifie qu'il y a eu des gens qui en ont parlé avant. N'est pas encore réalisée. Dans l'optique où elle se réalise dans l'axe nord, il faudrait qu'elle permette le développement ou une fluidité suffisante pour bon nombre d'années, en tout cas, et puisse être aménagée de façon à permettre qu'il y ait une fluidité suffisante. Parce que s'il n'y a pas une fluidité suffisante, bien, c'est tous les citoyens qui vont être pénalisés.

3155 Alors, à une question qui a été posée au ministère des Transports en première partie, on a dit: au moment où la fluidité ne sera plus suffisante avec la conception qui est préconisée, qu'est-ce qui pourrait être fait? On a répondu: on pourrait rajouter une voie.

3160 Bien, quand on regarde les schémas que vous avez présentés, il y avait comme pas d'espace pour ça, pour rajouter des voies à l'intérieur de l'emprise, puisque ça serait en dépression. Est-ce qu'il faudrait retravailler les abords? Comment vous voyez ça?

3165 **M. DANIEL GAUTHIER :**

C'est évident qu'il faudrait recalibrer les pentes des talus qui permettent d'arriver en dépression. Ça, ça nous apparaît évident.

**M. NORMAND COOL :**

3170

Madame, c'est sûr que le ministère veut rajouter trois voies. Ce qu'il faut bien comprendre, ce qu'on a mis en photo, c'était des idéogrammes qu'on appelle. Dans les idéogrammes, le ministère pourra confirmer, dans la version actuelle qu'on a vue sur le film, sur le vidéo, vous pouvez le voir très bien que le mail central est aussi large, est très, très large.

3175

Donc, la portion qui viendrait se rajouter de la troisième voie, je suis persuadé qu'elle est prévue à cet endroit-là et qu'à ce moment-là, on viendrait à avoir un petit New Jersey. Donc, on ne viendrait pas toucher à la partie droite, à la partie gauche des pentes.

3180

Et, actuellement, si vous vous en allez à Québec sur la 20, quand vous vous en allez, vous voyez, il y a un terre-plein assez large. Vous avez vu qu'à Sainte-Julie, on est venu rajouter une voie. On a pris l'accotement à droite, mais on a pris une partie de l'accotement à gauche aussi en soi.

**LA PRÉSIDENTE :**

3185

Très bien.

**M. NORMAND COOL :**

3190

Donc, actuellement, selon nous – le ministère pourra confirmer – mais, selon notre version, c'est parce que nous, on a mis de l'avant, c'est des idées, on n'a pas fait ça à l'échelle...

**LA PRÉSIDENTE :**

3195

Très bien.

**M. NORMAND COOL :**

3200

... on n'a pas fait ça à l'échelle humaine en soi. On voulait que l'idée passe, en soi.

**LA PRÉSIDENTE :**

3205

C'est bien. Alors, on va demander au ministère de confirmer par écrit, au moment où il nous soumettra des éléments d'information additionnels. Puis ça va être rendu disponible.

**M. NORMAND COOL :**

3210

Et, madame, si vous consultez le vidéo, vous le voyez très bien sur le vidéo.

**LA PRÉSIDENTE :**

3215 Très bien. Alors, votre avis, et on a demandé au ministère des Transports de confirmer: il y a de l'espace pour faire les travaux nécessaires, advenant que la voie ne permette pas une fluidité suffisante.

**M. NORMAND COOL :**

3220 Que nous sommes obligés de rajouter une troisième voie. D'ailleurs, normalement, si je me souviens bien, avec les discussions qu'on a eues tout le long du processus, monsieur Lanteigne nous avait fait mention que, au départ, tout ce qui s'appelle l'emprise avait été, en fait, en prévision de trois voies.

**LA PRÉSIDENTE :**

3225 Très bien. Avez-vous votre réponse?

**M. DANIEL GAUTHIER :**

3230 En fait, la réponse, on l'a, mais la réponse est que chacune des municipalités va vous transmettre les chiffres exacts, parce qu'il y avait des variantes dans les montants qu'on vous mentionnait, il y a eu des raffinements depuis ce temps-ci. Donc, chacune des municipalités va vous transmettre par écrit le montant des interventions qu'elle demande.

3235 Ce que je voudrais toutefois souligner, par contre, c'est les montants qui sont ici, sont des montants pour lesquels on demande de réaliser un protocole d'entente avec le ministère. Donc, c'est sûr qu'il y aura un partage des coûts. Dans l'esprit, ce qu'il est important de retenir, c'est qu'il y aura un partage des coûts qui devra être fait.

3240 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Mais c'est quand même aussi important, puisqu'un protocole d'entente, de toute façon, ou bien c'est inclus à l'intérieur du coût du projet, ou bien c'est la municipalité qui le défraie.

3245 Généralement, ce genre de protocole d'entente-là, ce que vous avez pu vivre dans d'autres cas, ça représente quoi en termes de pourcentage? On peut aller de...

**M. NORMAND COOL :**

3250 Écoutez, on peut se permettre de répondre, nous, à Saint-Constant, on a fait un protocole d'entente l'année dernière pour l'installation d'une conduite. Le ministère des Transports a donné 1.8 M\$ sur un projet de 6 M\$. Donc, on parle d'une proportion d'environ peut-être 33 %, 40 %.

3255

**M. DANIEL ASHBY :**

3260

Évidemment, ce qu'il faut dire à ça, c'est que chaque protocole, chaque situation est différente et a ses particularités. Donc, il est très difficile de mettre un pourcentage ou une norme stricte sur ce point-là.

**M. RÉJEAN PARENT :**

3265

Si vous permettez, en fait, la copie du protocole que j'ai déposée lors de la première séance, vous vous en souvenez, on était de l'ordre de tout près de 50 % sur le projet de la sortie Léo. Et, en ce qui concerne l'aqueduc, bien sûr, c'est des protocoles qui existent au niveau des travaux Infrastructures Canada-Québec où le partage, de façon générale, est reconnu, est un tiers - un tiers - un tiers. Donc, un tiers fédéral, un tiers provincial et un tiers municipal.

3270

Alors, donc, dans le contexte de Sainte-Catherine, c'est un projet de 2 075 000 \$ et on est prêt à discuter dans ce cadre-là, bien sûr.

**LA PRÉSIDENTE :**

3275

Très bien.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3280

Monsieur Gauthier a fait allusion évidemment à des mesures qui visaient à donner éventuellement à l'aménagement des lieux un caractère plus intéressant que ce qu'il a actuellement. Puis, effectivement, autant dans les mémoires ou les interventions que pour le simple observateur, la route 132 et ses abords sont actuellement un milieu assez déstructuré, c'est-à-dire où il y a toutes sortes de fonctions, y compris, par exemple, des couloirs de transport d'énergie qui coupent le paysage à beaucoup d'endroits.

3285

3290

Il y a une partie des interventions qui relève directement du ministère des Transports dans son emprise. Vous avez également des attentes à son endroit sur un certain nombre d'aménagements périphériques. Quelles sont les intentions des villes dans ce qui relève strictement de leur juridiction, tel que l'utilisation du territoire, les contrôles d'implantation, les contrôles ou les interventions visant à promouvoir une architecture, un design ou une intégration de qualité, la correction, en somme, des problèmes inhérents à la qualité du cadre de vie.

**M. NORMAND COOL :**

3295

Monsieur Ashby va répondre en partie à la question.

**M. DANIEL ASHBY :**

3300 Écoutez, depuis treize ans en vie politique municipale, neuf ans comme maire, je  
pense que depuis les neuf dernières années, on a investi énormément. On vous a fait une  
petite mise au point tantôt sur le sujet des zones inondables et des correctifs qu'on a amenés  
pour l'investissement qu'on a fait en termes de correctifs au niveau des problèmes d'inondation.  
Et, en même temps, à chacun des projets qu'on met de l'avant, on met toujours une partie  
embellissement, amélioration du niveau ou de la qualité de vie dans son ensemble.

3305 Cette évolution-là va nous mener graduellement vers le réseau autoroutier de l'autoroute  
30, route 132. Évidemment qu'au moment où on se parle, que ce soit à Candiac, à Delson, à  
Sainte-Catherine ou à Saint-Constant, il n'y a personne qui a d'intérêt à essayer de faire quelque  
aménagement que ce soit pour essayer d'améliorer ce qui est, à mon avis, inaméliorable dans  
3310 l'état actuel. Tout est à refaire. Et, dans ce contexte-là, quand on va arriver à cet endroit-là,  
c'est bien sûr que chacune des villes, j'en suis convaincu, vont investir et vont tenter d'améliorer  
grandement.

3315 À l'intérieur de nos municipalités, on a tous investi au cours des dernières années  
énormément sur cet aspect-là, l'aspect visuel, l'aspect qualité de vie. Il nous reste un élément  
qui est celui-là, et soyez bien sûr qu'on va y contribuer aussi. On ne veut pas... sauf qu'il faut  
attendre que ce soit viable. Vous l'avez dit vous-même. Je pense que – je ne sais pas si vous  
connaissiez la région avant ou la route 132 – mais je pense qu'on n'a pas besoin de faire un  
dessin, il y a quelque chose à faire là.

3320 **M. NORMAND COOL :**

3325 Si je peux rajouter, la vision du comité, vous avez vu, on a eu une première étude, une  
deuxième étude. Là, on est à l'étape du mémoire. Quand on s'est rencontré dans les premières  
fois, on s'était donné comme vision aussi que rendu à l'étape d'aménagement, que l'ensemble  
des quatre villes, qu'on voie ça comme si c'était une ville, O.K., en termes d'aménagement et  
de faire une proposition d'aménagement, de proposer à chacune des villes de collaborer à cette  
proposition d'aménagement-là.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Et, c'est ce à quoi vous êtes arrivés.

3335 **M. NORMAND COOL :**

Ce à quoi, dans la direction où on s'en va actuellement.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

3340

D'accord. Une dernière question toujours qui a trait à l'aménagement du territoire. Une des préoccupations qui est revenue périodiquement, c'est le périmètre d'urbanisation et la pérennité de la zone agricole, les uns croyant en la force, si vous voulez, de la *Loi de la protection du territoire agricole* pour consacrer ça, et faisant valoir, par exemple, le schéma dans sa version révisée n'a pas modifié le territoire agricole; d'autres, au contraire, faisant valoir que c'est un territoire qui est sujet à des pressions de transformation.

3345

Dans la mesure où on tient un discours qui envisage la croissance démographique jusqu'à un certain point, en tout cas, de votre territoire, mais aussi la pérennité de la zone agricole, comment vous voyez ça? Est-ce que vous êtes d'avis qu'à un moment donné, au nom de la pérennité de la zone agricole, les municipalités pourraient volontairement ralentir leur courbe de croissance ou si vous croyez que nécessairement, dans un avenir plus ou moins rapproché, il sera nécessaire d'aller empiéter sur la zone agricole pour poursuivre le développement?

3350

3355

**M. NORMAND COOL :**

Je vais laisser monsieur Gauthier répondre en début de la question et monsieur Ashby va répondre par la suite à une autre partie de la question.

3360

**M. DANIEL GAUTHIER :**

En fait, je vais répondre rapidement. On n'a pas de boule de cristal pour définir, mais il est évident qu'au niveau de l'identification des limites des périmètres d'urbanisation, on fait référence au schéma d'aménagement régional de la MRC. Donc, il est évident que le schéma se contraint ou veut tenter de respecter toujours, encore une fois, le niveau agricole, l'équilibre, en fait, entre le développement.

3365

Il y a quand même de l'espace disponible vacant à l'intérieur du périmètre actuel des quatre municipalités qui peut permettre de rencontrer l'ensemble des croissances estimées pour les prochaines années. Mais, naturellement, le reste sera à revoir.

3370

Comme vous le savez, la Communauté métropolitaine de Montréal est à élaborer sa vision stratégique et son schéma régional qui va également, lui aussi, venir dresser des

3375 grandes lignes à respecter en ce qui concerne l'empiétement en zone agricole et l'étalement du  
développement urbain. Donc, peut-être que politiquement il y a plus de réponses à donner à ce  
niveau-ci.

**M. DANIEL ASHBY :**

3380

Écoutez, la réponse est quand même somme toute claire de la part de monsieur  
Gauthier. Effectivement, on est à l'intérieur d'un schéma d'aménagement, lequel sera revu à  
l'intérieur de la CMM maintenant. La volonté politique du conseil municipal de Saint-Constant,  
en ce qui concerne notre territoire qui est à 78 % agricole, en ce qui concerne l'étalement plus  
3385 loin que la zone blanche actuelle, il n'en est pas question, pour des raisons qui sont tout à fait  
simples au niveau des infrastructures.

Actuellement, les infrastructures en place municipales de Saint-Constant sont prévues  
en fonction de la zone blanche existante. Il nous reste peut-être pour cinq à dix ans de  
3390 développement dans la totalité. Et, si on veut extensionner ce développement-là, il en coûterait  
excessivement cher pour amener de nouveaux collecteurs, etc. Comme je l'ai dit tantôt, ça fait  
dix ans qu'on travaille à corriger des problèmes, à investir pour corriger des vieux problèmes, on  
n'a pas le goût de s'en payer des nouveaux.

3395 Donc, dans cette optique-là, on veut freiner ce développement-là, et évidemment que  
l'implantation d'une autoroute au sud ferait tout simplement mettre des pressions énormes au  
dézonage supplémentaire, puisque, effectivement, on a quelques personnes, quelques  
individus qui souhaiteraient largement qu'on fasse du dézonage pour pouvoir poursuivre en  
arrière. Mais, pour le moment, il n'en est pas question.

3400

**M. ANDRÉ CÔTÉ :**

Peut-être une dernière précision. Je ne voudrais pas quand même répéter ce qui vient  
d'être dit mais, effectivement, il y a le schéma d'aménagement de la MRC, d'une part, et il y a  
3405 aussi le mandat qui est octroyé à la CMM de réaliser un schéma d'aménagement pour  
l'ensemble de l'agglomération urbaine. Et, à l'intérieur de ça, il y a les orientations  
gouvernementales qui sont traduites dans un cadre d'aménagement que la CMM doit respecter.

**M. NORMAND COOL :**

3410

Si je peux me permettre aussi, madame, de rajouter. Je vais faire référence à un  
document qui s'appelle: *L'agroalimentaire dans la MRC Roussillon*. Juste pour bien  
comprendre, dans la MRC Roussillon, on a un emploi sur quatorze qui est un emploi relié à  
l'agriculture ou à l'agroalimentaire. En 1996, ça a généré plus de 37 M\$ de recettes, 50 000  
3415 tonnes de céréales, 10 000 tonnes de fourrage.

Si on regarde au niveau de la rue Saint-Pierre, toute la structure au niveau de la circulation est faite en fonction de s'en aller, toutes les villes, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, est en fonction de s'en aller vers la 132 et non de s'en aller vers la partie agricole.

3420

Je vais vous donner un exemple. Au niveau de la rue Saint-Pierre, au coin de Saint-Pierre et 132, actuellement, la circulation, c'est 12 000 voitures par jour. Quand on s'en vient, on descend vers Saint-Constant, quand on est rendu à la montée des Bouleaux, on est rendu à 6 000 voitures par jour. Quand on est rendu dans la partie patrimoniale de Saint-Constant, on est à 3 000 voitures journalier. Et, actuellement, la partie patrimoniale, vous le savez, c'est où ce qu'il y a l'église, c'est où ce que la rue est très étroite.

3425

Donc, si on avait une entrée sur l'autoroute sud, donc on prend toute cette circulation-là et on la revire à l'envers en termes -- c'est comme un entonnoir. Donc, ça, c'est une raison additionnelle.

3430

Je vais juste terminer, madame, pour vous dire, en termes agricoles, à Saint-Constant, il y a 35 entreprises agricoles. Ces entreprises agricoles là valent au-dessus de 800 000 \$ à 1 M\$. Et, dans la MRC, il y en a 270 entreprises agricoles. C'est des entreprises que, au même titre que n'importe quelle autre entreprise quelle qu'elle soit, elles ont leur importance dans le milieu.

3435

#### **LA PRÉSIDENTE :**

Bien. J'ai quelques questions aussi. Il a été fait mention au cours de l'audience publique que le tronçon ici entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 représenterait environ 4,5 %, ou en tout cas moins de 5 % de l'ensemble de l'autoroute 30 une fois complétée et que ce serait l'endroit où il y aurait le plus d'entrées et de sorties. Comment vous voyez ça? Est-ce que c'est un avantage ou un inconvénient pour les gens, globalement? Tant pour les usagers de la 30 que pour les citoyens de vos municipalités.

3445

#### **M. NORMAND COOL :**

Écoutez, tout d'abord, je vais juste signifier que les entrées et sorties, ça a été probablement le sujet qui a été le plus long à s'entendre, à négocier, sur les entrées et sorties, je dirais. Il y a des entrées et sorties à peu près à tous les kilomètres. En termes de circulation, ça va être drôlement intéressant.

3450

Si je cite comme exemple, quand vous êtes à l'autre bout du projet et vous allez sur la voie de service, vous allez embarquer sur l'autoroute et vous allez vous rendre à l'autre bout du projet dans un temps très, très, très court. Donc, actuellement, le jeudi soir, quand on veut aller soit à une restauration quelconque, c'est déjà 15, 20, 25 minutes en soi.

3455

Je vais laisser peut-être monsieur Gauthier répondre au reste.

3460

**M. DANIEL GAUTHIER :**

3465 En fait, pour le comité, comme l'a mentionné monsieur Cool, c'était une préoccupation d'avoir des accès rapides, qui correspondent aux voies collectrices actuellement existantes dans le tissu urbain.

3470 Donc, on a, avec le ministère, réussi à s'ajuster et, dans notre esprit, pour les gens de la région, c'est un avantage d'avoir plus de facilité et un nombre accru d'accès qui vont permettre plus rapidement d'accéder au réseau supérieur. C'est donc, pour nous, un avantage.

**LA PRÉSIDENTE :**

3475 D'accord. Maintenant, j'aimerais vous entendre sur les marais dont il a été question. Est-ce que vous avez des vues là-dessus pour les protéger? Est-ce que vous avez des intentions dans ce domaine-là? Puis je complérais ma question: est-ce que vous avez l'intention de vous adjoindre une sorte de comité aviseur environnemental? Parce que des gens ont mentionné qu'ils étaient intéressés à travailler en collaboration à la protection de l'environnement, à l'aménagement, pour donner leur opinion aussi de façon à ce que ce soit bien intégré.

3480 On a vu qu'il y avait des questions de piste cyclable qui n'étaient pas encore toutes réglées, le corridor vert qui nécessitait encore à être discuté, élaboré. Alors, avant que ce soit terminé, peut-être que les gens souhaitent être consultés tôt dans les processus.

3485 **M. NORMAND COOL :**

3490 Écoutez, je pense que personne est contre la vertu. On peut citer en exemple que l'année dernière, on a fait le projet évidemment du centre commercial actuel. Il y avait un marais existant. Le ministère de l'Environnement nous a permis de le replacer dans ce qu'on appelle l'Écomusée à la Ville de Saint-Constant. Le travail actuellement est déjà fait. C'est sûr et certain que si on peut sauver de l'environnement, bien, je pense que tout le monde au comité est en faveur de ça.

3495 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais qu'est-ce qu'on peut faire? Jusqu'où on peut aller pour le sauver justement ce marais?

3500 **M. NORMAND COOL :**

Pour le sauver, dans la façon qui avait été faite, il y avait des spécialistes en environnement qui ont été mandatés, voir d'abord si c'était des marais... qu'est-ce qu'il y avait dans le marais, tout ça. Et par la suite, évidemment, ils ont fait des recommandations et on a suivi les recommandations.

3505

**LA PRÉSIDENTE :**

Là, on parle...

3510

**M. NORMAND COOL :**

Si vous parlez en termes de comité de citoyens...

3515

**LA PRÉSIDENTE :**

Non. Un instant. Je parle des marais de Sainte-Catherine.

**M. NORMAND COOL :**

3520

Oui. Les marais qui sont situés à l'autre bout.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, à l'autre bout, à l'ouest.

3525

**M. DANIEL GAUTHIER :**

3530

Peut-être juste mentionner qu'on a appris ce soir que le ministère des Transports avait décidé de donner un mandat à une firme pour caractériser, en fait, ces marais-là. Je pense qu'au niveau municipal, il est évident que les municipalités ont les outils réglementaires pour s'assurer qu'il n'y a rien qui vient dégrader l'environnement. Les municipalités ont été, je dirais, saisies de ce problème-là en même temps que un peu tout le monde et on va participer à l'ensemble des études qui vont être réalisées par le ministère pour arriver à sauvegarder ça.

3535

Ce que monsieur Cool faisait mention, naturellement, c'est les mesures compensatoires qui ont été négociées.

**LA PRÉSIDENTE :**

3540

Oui. Ça, on a bien compris ça, mais c'est pour le futur.

**M. DANIEL GAUTHIER :**

3545

Et si jamais il n'y avait pas d'alternative, on ne connaît pas les résultats de l'étude, s'il n'y avait pas d'autre alternative, il est évident que tout le concept de mesures compensatoires pourrait être appliqué pour réussir à compenser pour les pertes occasionnées. Mais, moi, je vous dis que comme il y a une étude qui a été donnée, on va participer activement, l'ensemble des municipalités, au bon déroulement de cette étude-là.

3550

**LA PRÉSIDENTE :**

3555

D'accord. Mais en termes de principe, est-ce que vous vous êtes ouverts à ce que -- êtes-vous prêts à prendre des engagements pour protéger ces zones-là? Est-ce que vous pouvez y réfléchir, en tout cas, si vous n'êtes pas capables de nous le dire ce soir.

**M. DANIEL ASHBY :**

3560

Écoutez, je pense que c'est facile. Ce n'est quand même pas compliqué, la réponse. C'est oui, on est ouvert, comme on l'a toujours été dans les projets. Évidemment, je ne peux pas m'engager au nom des autres villes mais, au nom du comité non plus, il y a une révision à faire. Mais moi, je peux vous assurer d'une chose. C'est que s'il y a lieu de mettre un comité en place parce qu'il y a des éléments particuliers... vous avez fait état des pistes cyclables sous les ponts, près des rivières, l'aménagement des rivières, ce sont toutes des préoccupations qui nous tiennent à cœur. Et, évidemment que s'il y a lieu de mettre en place un comité, oui, on est prêt à le faire. Et là, je peux m'avancer le nez, mais je peux vous dire que s'il y a des choses sur le territoire de Saint-Constant qui sont affectées, on va le faire. Et, si les autres villes veulent adhérer à la démarche...

3565

3570

En ce qui a trait aux marais qui ont été soulignés tantôt, donc près de la voie ferrée et donc sur le territoire de Sainte-Catherine, le ministère s'est engagé à vous produire une étude. Et suite aussi au résultat de cette étude-là, je pense qu'il y aura lieu de revoir ensemble de quelle façon on va procéder.

3575

**LA PRÉSIDENTE :**

Dès qu'on va recevoir l'étude, si on a des questions à vous adresser, on va le faire.

3580 **M. DANIEL ASHBY :**

Aucun problème.

3585 **LA PRÉSIDENTE :**

Et, on rendra aussi vos réponses publiques, de façon à ce que tout le monde puisse en bénéficier. On comprend bien que vous êtes ouverts à une collaboration, à un travail de concertation avec les gens pour faire en sorte que la dimension environnementale soit prise en considération, encore davantage dans le futur, dans les concepts d'aménagement.

3590

**M. DANIEL ASHBY :**

Tant qu'on en fait un comité d'environnement, moi, je n'ai aucun problème.

3595 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Je pense que j'avais une autre petite question d'information. On a parlé de la contamination d'un site, Stella Jones, que finalement, c'était l'entreprise Domtar qui avait contaminé ce site-là, je crois. Et, certaines personnes nous ont dit qu'elles étaient inquiètes d'une certaine forme de migration, compte tenu que le projet à l'étude serait fait en dépression et craignent une migration.

3600

Maintenant, pour l'information générale, est-ce que vous pouvez nous dire où ça en est la décontamination?

3605

**M. NORMAND COOL :**

Monsieur Gagné, maire de Delson, va répondre à la question.

3610 **M. GEORGES GAGNÉ :**

Voici, madame la présidente. C'est que le dossier Stella Jones est en quelque sorte -- Stella Jones, c'est un locataire. C'était le dossier Domtar qu'on devrait dire.

3615 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

3620 **M. GEORGES GAGNÉ :**

Les propriétaires du terrain, c'est Domtar. C'est une usine qui date de tout près de 80 années, avec des droits acquis et tout. Et je pourrais même ajouter que la province de Québec, le gouvernement, est quasiment copropriétaire de Domtar avec la Caisse de dépôt et de placement. Nous avons fait toutes les démarches nécessaires avec la Ville de Saint-Constant et avec le bureau du député. Nous avons un comité qui a été formé voilà à peu près sept à huit ans et qui siège régulièrement avec les gens intéressés à ce dossier-là.

3630 Le dossier, actuellement, est entre les mains du ministère de l'Environnement. Le ministère de l'Environnement, la dernière fois qu'on a eu une réunion, c'est au bureau du député voilà à peu près deux mois. Alors, le ministère était présent et on nous a confirmé qu'il n'y avait aucun problème de santé, qu'il n'y avait aucun problème actuellement au point de vue environnement, que tout était sous contrôle avec le ministère de l'Environnement.

3635 Alors, moi personnellement, j'ai proposé la relocalisation de ce plan-là dans le parc industriel sur le chemin Saint-François-Xavier et je n'ai eu aucune réponse du ministère de l'Environnement là-dessus, parce qu'il semblerait que ça serait des coûts exorbitants. Et ça nous aurait permis, ça, bien sûr, de prendre position auprès de la Domtar pour ce qui est de la dépollution du terrain.

3640 Maintenant, avec les droits acquis, nous, on ne peut pas aller plus loin avec ça et on considère que c'est sous contrôle actuellement.

**LA PRÉSIDENTE :**

3645 Alors, on va adresser une question au ministère de l'Environnement pour en connaître l'état de situation. Merci. Merci de votre témoignage.

**M. NORMAND COOL :**

3650 Merci beaucoup, madame la présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

3655 Alors, on prend une pause de quinze minutes.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

\*\*\*\*\*

3660 (REPRISE DE LA SÉANCE)

**LA PRÉSIDENTE :**

3665 D'abord, avec l'exercice du droit de rectification, nous invitons monsieur Réjean Beaulieu.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3670 Madame la présidente, après lecture des documents et lecture aussi des transcriptions, nous nous réservons le droit d'intervenir pour rectifier des éléments qui auraient été erronés.

**LA PRÉSIDENTE :**

3675 Restez là. Ce serait important, nous pensons, la commission, que vous vérifiiez dans les rectifications, il a été mentionné un estimé d'une charge polluante au niveau des eaux de ruissellement. Alors, si vous avez des données là-dessus, ça serait utile de les avoir, premièrement.

3680 Puis, deuxièmement, il a été aussi question d'un équipement qui aurait été mis en place par rapport à l'autoroute 25. Et, l'efficacité de cet équipement-là.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

3685 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Merci. Monsieur Mario Arsenault, s'il vous plaît.

3690 **M. MARIO ARSENAULT :**

Bonsoir, madame!

**LA PRÉSIDENTE :**

3695 Bonsoir!

**M. MARIO ARSENAULT :**

3700 Tantôt, monsieur Cool a dit qu'ils ont tenu compte du milieu. Le milieu, c'est nous, ça? Vous regarderez dans le mémoire, le point 3.2.5. Il n'y a aucun résidant qui était sur le comité. Je pense que tenir compte du milieu, c'est même pas... ils n'ont jamais tenu compte des

3705 citoyens. Ça fait que les gens qui sont inscrits là, il y a même des gens de La Prairie, des gens de la rue Saint-Pierre qui n'ont même pas rapport à la 132. Mais jamais aucun résidant n'a été tenu compte. Ils n'ont jamais tenu compte du milieu, mais ils disent qu'ils ont tenu compte du milieu.

**LA PRÉSIDENTE :**

3710 À votre connaissance, est-ce qu'il y a une démarche de consultation qui a été faite?

**M. MARIO ARSENAULT :**

Aucune. Aucune.

3715

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie de votre témoignage. Vous pouvez disposer.

3720

S'il y a une démarche de consultation qui a été faite pour connaître l'opinion des citoyens, ça serait utile que le comité réponde, mais par écrit. Par écrit. Parce qu'on ne rectifie pas les rectifications. On le fait par écrit. Merci.

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

3725

**M. NORMAND LAFORCE :**

Est-ce que vous me permettez plus qu'une rectification?

3730

**LA PRÉSIDENTE :**

Ah! si c'est des rectifications, oui. Mais pas des avis.

**M. NORMAND LAFORCE :**

3735

C'est des rectifications. La rectification, ça serait pour le coût total des aménagements, auquel vous avez demandé: faites-nous un total. Puis je m'excuse, mais ces gens-là sont très impolis, ils ne vous ont pas répondu. Ils avaient les chiffres. Ils nous les ont présentés avec emphase, un après l'autre.

3740

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on aura ce chiffre-là à un moment donné.

3745

**M. NORMAND LAFORCE :**

C'est parce que c'est de valeur qu'on vienne nous péter ça devant tout le monde mais qu'on n'est pas capable de nous faire un total. Moi, je demanderais peut-être à 1 M\$ près.

3750 **LA PRÉSIDENTE :**

On va l'avoir.

3755 **M. NORMAND LAFORCE :**

On l'a présenté cet après-midi. On était rendu à 25 M\$. C'est pas des pinottes, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

3760 Alors, on va l'avoir le chiffre. De toute façon, on est capable de compter, nous autres aussi.

**M. NORMAND LAFORCE :**

3765 Non, mais c'est parce que j'aurais aimé ça pour le bénéfice des gens qui se sont donné la peine de passer des semaines ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

3770 D'accord.

**M. NORMAND LAFORCE :**

3775 Parce que j'ai des protocoles d'entente, ici. J'ai été les chercher à la bibliothèque, puis ils ne sont pas complets.

**LA PRÉSIDENTE :**

3780 Alors, on vous demande de faire des rectifications. Si vous avez des avis à nous faire parvenir, vous êtes le bienvenu. Par écrit.

**M. NORMAND LAFORCE :**

3785 Le comité qui propose la 30 sur la 132 semblait avoir peur d'implanter la 30 au sud. La rue Saint-Pierre, ce n'est pas prévu pour le trafic, montée des Bouleaux, nommez-en. À ma connaissance, le tracé est là. Il y a une entrée, une sortie. Il n'y a pas d'impact sur la rue Saint-Pierre, à ce que je sache.

3790 Une chose qu'on n'a pas mentionnée, je ne peux pas mettre un chiffre mais je peux quand même corriger ce qu'ils ont dit. Chaque coût qui va être fait en partenariat avec le provincial ou le fédéral, que ce soit chacun tiers, chacun quart, chacune moitié, le reste, ça va être payable par les contribuables via des règlements d'emprunt.

3795 Je ne voudrais pas qu'on arrive dans une couple d'années, puis dire: on est acculé au pied du mur. On a pris des engagements...

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3800

**M. NORMAND LAFORCE :**

... on doit 5 M\$. Vous nous devez chacun 54 du 100 \$ sur votre compte de taxes.

3805

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est correct.

3810

**M. NORMAND LAFORCE :**

C'est ça qui s'en vient. Ça, on ne le dit pas.

**LA PRÉSIDENTE :**

3815

Ça, c'est un avis que vous nous dites là. Ça n'a pas été dit justement. Alors, on ne corrige pas. Tout le monde a compris que lorsque ça coûte plus cher, il y a quelqu'un qui paye.

**M. NORMAND LAFORCE :**

3820

Oui, mais c'est toujours le principe que c'est toujours les mêmes qui payent. Ce n'est pas le fédéral, ce n'est pas le provincial, c'est le contribuable.

**LA PRÉSIDENTE :**

3825

D'accord. D'accord. On vous demande de faire des rectificatifs.

**M. NORMAND LAFORCE :**

3830 O.K. L'autre rectificatif, c'est pour finir peut-être sur... ah! oui. Le taux d'accident. Je demanderais qu'ils vous fournissent ça par écrit ou qu'ils vous indiquent à quelle page dans le rapport que le taux d'accident, qui est de 2.31, ça, c'est le taux moyen du Québec. C'est la moyenne à laquelle madame Vizioli essayait d'atteindre. Eux autres, ils sont rendus à .77. Je ne l'ai jamais vu, ce chiffre-là, .77 de taux d'accident, qu'ils vont atteindre sur la 132.

3835

**LA PRÉSIDENTE :**

On va vérifier ça.

3840

**M. NORMAND LAFORCE :**

Je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

3845

Merci.

**M. NORMAND LAFORCE :**

3850

Puis pour finir peut-être sur une note un petit peu humoristique, le célèbre viaduc Rolland-Therrien qu'on nous a montré, qui est tout en couleur, des tuyaux, j'ai un ami qui est chauffeur d'autobus, puis c'est le plus gros nid à pigeon de la Rive-Sud. Il y avait un arrêt d'autobus sous ce viaduc-là. Bien, ils ont été obligés d'en faire deux arrêts d'autobus: un avant le viaduc; et un après le viaduc. Bonsoir! Merci.

3855

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3860

Alors, on est rendu aux dernières présentations de mémoires. Nous invitons Kahnawake Environment Office.

**Mme EVA JOHNSON :**

3865

Because I'm doing my presentation in English, I've asked Louis Salconi to translate.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien.

3870

**Mme EVA JOHNSON :**

And we've already done the translation.

3875 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous demanderais de traduire au fur et à mesure.

**M. LOUIS SALCONI :**

3880

À la demande de madame Johnson, j'ai traduit son mémoire. Puis on l'a fait réviser par une traductrice professionnelle. Ça va être mieux que la dernière traduction que j'ai faite lorsque madame Johnson est passée.

3885 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**Mme EVA JOHNSON :**

3890

Bonjour!

**LA PRÉSIDENTE :**

3895

Bonjour!

**Mme EVA JOHNSON :**

3900 My name is Eva Johnson and I'm the Coordinator of the Environment Office of the Mohawk Community of Kahnawake.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

**M. LOUIS SALCONI :**

3905

Madame Johnson est coordonnatrice du Bureau de l'environnement de la communauté Mohawk de Kahnawake. La mission de ce Bureau consiste à intervenir dans tout dossier pouvant engendrer un impact négatif sur la santé et le bien-être de notre communauté. C'est ainsi que nous prêtons main forte à tous ceux qui se croient dépassés par l'ampleur de toute problématique environnementale.

3910

Ce mémoire vous est présenté en espérant que les pratiques destructives de ce développement qui ont libre cours dans la société actuelle seront freinées à tout jamais avant que ne survienne la destruction totale de la nature.

3915

**Mme EVA JOHNSON :**

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

3920

**M. LOUIS SALCONI :**

À l'été de 1990, le ministère des Transports du Québec entreprit la construction d'une nouvelle autoroute partant de la Ville de Châteauguay et se terminant près de la frontière est de notre communauté. Malheureusement, Kahnawake eut peu d'influence dans le processus de décision quant à la mise en chantier de ce projet, si bien que ultimement, cela perturba les capacités de drainage de nos terres en bordure de cette autoroute.

3925

Douze ans plus tard, il est devenu évident qu'en dépit d'une période de sécheresse, les eaux qui, autrefois, pouvaient circuler et bien se drainer, sont devenues stagnantes pendant de longues périodes, causant ainsi des dommages irréversibles aux arbres et aux autres feuillus de cette zone.

3930

Tous les agriculteurs dont les fermes sont situées le long de l'autoroute 30 près de Kahnawake doivent, depuis la construction de cette route, écopier du mauvais drainage de leurs terres agricoles. Problème qui n'existait pas auparavant. Tout récemment, l'on demanda à notre communauté d'améliorer son système de drainage afin que les fermiers n'aient pas à subir l'impact des eaux stagnantes. Ainsi, pouvons-nous dire avec certitude qu'il existe bel et bien une problématique de drainage.

3935

3940

**Mme EVA JOHNSON :**

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

3945

**M. LOUIS SALCONI :**

Des examens minutieux de photos aériennes de ces zones révélèrent qu'il n'y avait pas eu d'inondation par le passé. Il fut établi que le seul projet d'importance pouvant avoir eu un tel impact sur le drainage était celui de la construction de l'autoroute 30.

3950

L'on nous demande ainsi, en plus de subir des inondations le long de la frontière sud-est de Kahnawake, d'assumer l'impact négatif du tracé des camions lourds que l'on projette de rediriger vers la route 30-132. L'on estime que chaque jour, plus de 5 000 camions lourds seront déportés vers nous et, pour ajouter à ce fardeau, nous devons écopier de la pollution de l'air et du bruit inhérente à ce trafic. Bien sûr, la sécurité fait partie de la liste de préoccupations prioritaire de chaque membre de notre communauté.

3955

**Mme EVA JOHNSON :**

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

3960

**M. LOUIS SALCONI :**

Ce qui est encore évident et qui l'était lors du début de la construction de l'autoroute 30, c'est que l'on n'a même pas tenu compte de la communauté de Kahnawake et des impacts négatifs qu'elle aurait à subir. Cela porte nécessairement à réflexion après coup.

3965

**Mme EVA JOHNSON :**

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

3970

**M. LOUIS SALCONI :**

Étant donné les relations établies, puis réaffirmées, avec les représentants du gouvernement du Québec, nous aurions aimé croire que les représentants du MTQ, qui ont travaillé sans relâche auprès de la communauté de Kahnawake pour obtenir sa collaboration dans le projet de prolongement de la 138, auraient fait preuve d'une plus grande droiture.

3975

Cependant, cela ne semble pas être le cas. L'on a manqué de courtoisie en omettant d'inviter notre administration à participer à la planification de ce projet, y compris les études de faisabilité.

3980

**Mme EVA JOHNSON :**

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

3985

**M. LOUIS SALCONI :**

Voilà qu'à la toute dernière heure, nous sommes informés de la tenue d'audiences publiques relatives à ce projet. Non pas par des élus ou des représentants du gouvernement, mais plutôt par des groupes et des personnes qui partagent nos inquiétudes. Non seulement n'avons-nous pas reçu automatiquement toute la documentation pertinente au projet en cours, y compris les plans, ce qui nous aurait permis d'y apporter nos commentaires et recommandations en temps opportun, voilà que plus tard, sur réception d'une partie de la documentation que nous avons demandée, nous constatons que malheureusement plusieurs d'entre nous n'y comprenaient rien, vu qu'elle est rédigée en français, langue que la majorité d'entre nous ne maîtrisons pas.

3990

3995

**Mme EVA JOHNSON :**

4000

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

**M. LOUIS SALCONI :**

4005

Comble de déception, nous ne pouvons vous faire part que des grande lignes de nos préoccupations, étant donné la nature de la documentation reçue, n'ayant pas disposé de suffisamment de temps ou de ressource pour faire analyser convenablement cette documentation par un spécialiste en environnement qui aurait pu nous en faire rapport.

4010

**Mme EVA JOHNSON :**

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

**M. LOUIS SALCONI :**

4015

Nonobstant ce qui précède, nous désirons vous faire part de quelques commentaires et recommandations relativement à ce projet, lequel reçoit très peu d'appui, si ce n'est que celui des représentants gouvernementaux.

4020

Donc, mettre immédiatement fin à ce projet. Cet argent pourrait être consacré à des fins locales plus utiles comme, par exemple, l'amélioration des soins de santé.

4025

Deuxièmement, vu l'anticipation d'une énorme augmentation de trafic de camions lourds, l'option nord nous semble être celle des deux qui serait la plus néfaste à notre environnement et au standard du niveau de dérangement toléré.

4030

Par conséquent, l'option sud, bien qu'aussi néfaste à l'environnement de par son statut de mégaprojet, constituerait toutefois une moindre menace à l'égard de notre communauté. Nous préférierions donc que le MTQ préconise cette option sud, si option il y a.

4035

Troisièmement, lorsque des mégaprojets sont envisagés, toutes les populations concernées devraient être invitées à la table de concertation et, cela, dès l'étape de la planification du projet, plutôt qu'à celle de sa mise en oeuvre. La présente méthode de consultation après les faits est tout à fait inacceptable.

**Mme EVA JOHNSON :**

(L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

4040

**M. LOUIS SALCONI :**

En terminant, permettez-nous de réitérer nos inquiétudes face à ce mégaprojet de 197 M\$ qui perturbera grandement l'environnement de notre communauté en provoquant une augmentation des niveaux de pollution de l'air, de l'eau et par le bruit, sans mentionner son impact significatif sur nos routes et sur la sécurité de notre population.

4045

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de prendre connaissance de nos préoccupations. Sincèrement, Eva Johnson, coordonnatrice, Bureau de l'environnement de Kahnawake.

4050

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Pour bien comprendre, pour être certaine d'avoir compris le message, je vous demanderais de remettre l'acétate. Alors, des groupes environnementaux, des citoyens préoccupés par la protection de l'environnement sont venus dire à l'audience publique qu'il y avait des marais à l'ouest. Ils ont été situés près de la voie ferrée. On nous a dit qu'ils étaient à Sainte-Catherine. Est-ce que vous pourriez nous dire si c'est la même zone dont il est question? Parce que suite à la réalisation d'une partie de l'autoroute 30, du contournement de la réserve, il y a eu, ce qu'on nous dit, ce vous dites dans votre mémoire, des nouveaux marais créés.

4055

4060

Est-ce que ce sont les mêmes dont on parle? Est-ce que ce sont d'autres marais?

**M. LOUIS SALCONI :**

Elle mentionne que ce serait pour le tracé de Châteauguay à... le tracé actuel de la 30 qui arrive, là, qui a été bâti à la course, lors de la crise, de Châteauguay à Sainte-Catherine.

4065

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais c'est quand même important parce qu'on a demandé à monsieur Beaulieu et au Comité intermunicipal de voir si les marais existants, qui sont récents, puisqu'il y a des arbres adultes qu'on voit, mais qui présentent quand même un intérêt écologique, on a demandé à plusieurs intervenants de voir qu'est-ce qu'on pouvait faire pour les protéger. Alors, j'aimerais savoir si ça cause un problème, ça, qu'il y ait des marais là.

4070

4075

Vous pouvez nous les indiquer, monsieur Beaulieu?

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4080

Ici, c'est le projet de l'autoroute 30. L'autoroute 30 actuelle circule de Châteauguay vers Sainte-Catherine. Le tracé a été effacé pour les fins de planification. Ce dont on parle, c'est ici et là, où il y aurait de nouveaux marais.

4085 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

4090 **M. RÉJEAN BEAULIEU :**

La voie ferrée est ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

4095 Alors, c'est dans ce sens-là.

**Mme EVA JOHNSON :**

4100 That part of the reserve, that's on the boundary of Côte Sainte-Catherine, is already underwater from when the other highway was built.

**M. LOUIS SALCONI :**

4105 Elle dit que la partie de Kahnawake qui est en bordure, qui est à l'est d'où monsieur pointait tantôt, c'est déjà inondé.

**LA PRÉSIDENTE :**

4110 Bien, c'est ça. Pouvez-vous venir à la table...

**Mme EVA JOHNSON :**

C'est près de la rue qui va à Marcil.

4115 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

4120 **M. LOUIS SALCONI :**

C'est déjà tout inondé, ça.

4125 **Mme EVA JOHNSON :**

Montée Saint-Régis, dans ce coin-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

4130 Mais justement, au cours de l'audience, on nous a dit qu'il y avait des nouveaux marais qui avaient été formés assez récemment, mais que c'était important, ces marais-là, pour l'écologie. Parce que c'est des habitats pour la faune, pour les oiseaux migrateurs, pour justement toutes sortes de faune. Alors, même le ministère Faune et Parcs a dit que peu importe si c'est des anciens marais ou des nouveaux marais, un marais, c'est important pour  
4135 l'environnement.

Alors, on a reçu ce message-là et on a travaillé avec plusieurs intervenants pour demander qu'est-ce qu'on peut faire pour protéger les marais. J'aimerais savoir si on parle des mêmes marais? Parce que là, ce que je reçois comme message, c'est qu'il y a un problème à  
4140 l'existence de certains marais. Alors, il faudrait savoir si c'est les mêmes.

**M. LOUIS SALCONI :**

4145 Madame Johnson, dans son mémoire, elle parlait du tronçon actuel de la 30, les problématiques que ça a apportées aux terres agricoles. C'est que les terres drainaient mal, puis qu'aux endroits où ça drainait mal, ça a créé des marais, que ça a fait pourrir les arbres, etc., qui sont là.

**LA PRÉSIDENTE :**

4150 C'est ça. Alors, ce sont les mêmes marais qu'on a vus sur des photos. Est-ce qu'on a une photo? On a vu deux grands tableaux. J'aimerais savoir si c'est les mêmes marais qu'on nous demande d'essayer de protéger.

4155 Regardez, il faut qu'on se démêle dans tout ça, parce que ce sont des marais qui seraient nouveaux. On vous montre ça, là. Puis il a été adressé cette question-là à la commission en demandant de les protéger. Et je vous demanderais, pendant que vous êtes là, si quelqu'un peut identifier sur la carte, pas le ministère des Transports, mais ceux qui ont apporté cette problématique-là à la commission, est-ce que vous pouvez nous indiquer sur la  
4160 carte où ça se situe, ces marais-là?

**M. PIERRE ARCOUETTE :**

Il se trouve à peu près à cet endroit.

4165

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, ça, ce qu'on vous demande là, est-ce que ces marais-là qui sont récents, puisqu'on voit qu'il y a des arbres...

4170

**M. LOUIS SALCONI :**

Ce n'est pas ceux-là.

4175

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas ceux-là. Mais, ceux-là, est-ce qu'ils causent des problèmes?

4180

**M. LOUIS SALCONI :**

Ce n'est pas ça que son mémoire...

**LA PRÉSIDENTE :**

4185

D'accord, mais nous avons besoin de savoir si les nouveaux marais qui ont été créés à cet endroit-là causent des problèmes. Parce que là, on essaie de les protéger et je veux savoir si on travaille dans le vide.

4190

**Mme EVA JOHNSON :**

What I was trying to say is that the landscape changes when you carry on all these mega projects, whether they're new marshes or old ones. Some of these places were not marshes previously. They were farm lands and now they're marshes. And any trees that were in the area are now dead. So, what I'm saying is that when you have these mega projects, we're in a lowline basin over here, and everything is being changed around and with this depressed highway, it's gonna cause more flooding in the area.

4195

**M. LOUIS SALCONI :**

4200

C'est que les terres, les marais qui sont maintenant et qui ne l'étaient pas avant, avant, c'était des sols agricoles qui drainaient bien. Puis madame Johnson dit qu'avec l'autoroute en dépression, ça va créer des problèmes d'inondation à certains endroits.

4205

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est quand même important, parce qu'on a demandé aux gens de travailler pour voir si c'était possible de conserver les nouveaux marais créés pour des habitats. Alors, je répète la question, puis vous pouvez y réfléchir. Est-ce que ça cause des problèmes, le fait qu'il y ait des marais là?

4210

**Mme EVA JOHNSON :**

The ones I was talking about are not on this -- are closer to Châteauguay along the boundary of Kahnawake. They're not in the area of Côte Sainte-Catherine, the ones I said where the flooding was when they built highway 30 in 1990. I'm not talking about this marsh over here.

4215

**M. LOUIS SALCONI :**

C'est que même le gouvernement a dit, parce que ce n'est pas de ces marais-là que madame Johnson parlait, mais que le gouvernement a demandé à Kahnawake d'améliorer leur système de drainage pour que justement, pour qu'il n'y ait pas ces marais-là, puis que les terres agricoles de ce long-là drainent mieux. Puis que, même à Kahnawake, ils sont maintenant... ils ont des marais qu'ils n'avaient pas avant. Puis, eux, ils étaient *gréyés* en masse en marais, ils n'en avaient pas besoin de plus.

4220

4225

**LA PRÉSIDENTE :**

Bon, moi, je n'ai pas de réponse encore. On continue. On continue. Si on réussit à protéger ces marais-là, est-ce qu'on va avoir du trouble? Dans le sens que, on essaie de protéger l'environnement des habitats fauniques qui sont nouveaux mais que la nature a le droit à un moment donné aussi d'avoir des gains. Pas juste des pertes. Alors, ce serait un gain. Maintenant, est-ce que ce gain-là cause un problème? Le gain en habitat constitué par un marais. Est-ce que ça cause un problème? Celui qui nous concerne. Je ne vous demande pas ceux qui sont ailleurs. On ne discute pas de ça. Mais je veux savoir si celui-là, ça a besoin d'une médiation en quelque part ou bien si tout le monde s'entend, c'est intéressant, puis on regarde qu'est-ce qu'on fait avec ça.

4230

4235

**M. LOUIS SALCONI :**

O.K. Ça fait que là, vous voulez savoir si ça va causer un problème de les protéger. Si ça va causer ailleurs un problème.

4240

4245 **LA PRÉSIDENTE :**

Si ça cause un problème de les protéger.

4250 **Mme EVA JOHNSON :**

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

4255 Non. C'est correct. Merci. On va continuer à travailler là-dessus. D'accord. Alors, maintenant, on continue. Vous craignez que l'autoroute en dépression cause un problème d'inondation. Pouvez-vous nous indiquer dans quelle section des territoires qui vous concernent particulièrement vous craignez cette inondation-là ou ce refoulement d'eau?

4260 **Mme EVA JOHNSON :**

The area of depression on 132, highway 132 that will be highway 30, where they're putting the barrage, the whole area where the depressed highway is gonna be because we're in an area of flood plain over here. And when they move, put in all the concrete and all that work that they're gonna do, it's gonna cause flooding for not only Kahnawake near Survival School, it will cause flooding to the residences of Côte Sainte-Catherine as well.

**M. LOUIS SALCONI :**

4270 Elle dit que la construction de l'autoroute en dépression, avec les murs de béton et tout ça, les infrastructures, ça va causer, ça va augmenter les inondations locales. Ça va créer des inondations et à Kahnawake, et dans Côte Sainte-Catherine, et localement.

**LA PRÉSIDENTE :**

4275

Très bien. Maintenant, vous avez amené aussi dans votre mémoire la préoccupation à l'effet que si l'autoroute se construit dans l'axe nord plutôt que l'axe sud, vous craignez qu'il y ait plus de gens qui passent dans la réserve. Qui ne continuent pas sur l'autoroute 30 mais qui traversent la réserve, c'est bien ça? Lorsque vous faites le choix de favoriser plus l'axe sud, dans votre mémoire, vous dites: il y aurait plus de circulation.

**M. LOUIS SALCONI :**

4285 Non. Elle dit que -- dans son mémoire, madame Johnson dit que si vous favorisez l'option nord, ça va amener tout le tralala d'augmentation de ce trafic de camions lourds.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

4290

**M. LOUIS SALCONI :**

O.K.? Puis que la réserve de Kahnawake aura à subir, aura à écoper de cette augmentation de pollution-là.

4295

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

4300

**M. LOUIS SALCONI :**

Parce que le vent, c'est pas garanti. Ça ne souffle pas toujours dans la même direction. Ça revient, des fois.

4305

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est ça. Mais ma question, c'était justement ça. Pourquoi vous estimez que l'option nord entraînerait plus de pollution par la question de transport? Est-ce que c'est le camionnage qui aurait tendance à continuer vers la réserve ou c'est plus la pollution atmosphérique?

4310

**M. LOUIS SALCONI :**

Ça va être l'augmentation du volume de camions qui passent par le pont Mercier et par la réserve. Il va y en avoir du camion lourd sur la 132, 138, avant qu'elle devienne seulement que la 132.

4315

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, votre crainte est à l'effet qu'au lieu de continuer sur la 30, une fois avoir franchi les quatre municipalités, au lieu de retourner vers le sud, que le camionnage choisisse de traverser Kahnawake? C'est ça votre crainte?

4320

**M. LOUIS SALCONI :**

4325

Ça serait surtout pour la circulation qui vient et qui part de, et qui s'en va vers le pont Mercier. C'est cette circulation-là qui est la plus inquiétante. Il y aura une augmentation.

**LA PRÉSIDENTE :**

4330

Est-ce qu'il y a des mesures particulières que vous préconisez pour éviter une augmentation significative du camionnage dans la réserve, suite à la mise en place de l'autoroute 30, quel que soit son tracé?

4335 **M. LOUIS SALCONI :**

Les laisser de l'autre bord du pont, les camions. Non, non, mais dans ses recommandations...

4340 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

4345 Vous permettez que je pose une question, peut-être pour le point que vous soulevez mais dans une perspective très précise. Est-ce qu'on doit comprendre que la communauté ne voit aucun avantage à prolonger l'autoroute 30? Que, en d'autres termes, ne pas construire d'autoroute 30, laisser le statu quo.

**M. LOUIS SALCONI :**

4350 Ça, c'est la première recommandation.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

4355 C'est ça. Le statu quo, ne pas contourner, donc ne pas améliorer la situation sur la route 132, c'est ça la meilleure solution. In other words, you considerate preferable to keep the traffic problems existing on route 132 and not build autoroute 30.

**Mme EVA JOHNSON :**

4360 It won't be any worst than they are. Because we don't think the problem is gonna get any better with bringing all those trucks on the southshore. Whether it's on highway 132 on Côte Sainte-Catherine or 132 in Kahnawake, it's got to get to the Mercier bridge.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

4365 Voulez-vous traduire, s'il vous plaît?

**M. LOUIS SALCONI :**

4370 Mais, c'est ça, là. C'est comme qu'elle dit.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Alors, madame Johnson dit qu'il est préférable que les camions ne contournent pas et qu'on limite le nombre de camions qui emprunteraient le pont Mercier.

4375

**M. LOUIS SALCONI :**

De garder le statu quo comme vous avez dit tantôt. De mettre immédiatement fin à ce projet. C'est ça qu'elle a dit dans sa première recommandation.

4380

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Donc, il n'y a aucun avantage pour la communauté aux améliorations de circulation, que ça soit pour les fins, par exemple, de fréquentation touristique de la communauté de Kahnawake ou pour éventuellement des projets industriels ou d'une autre nature qui pourraient trouver place à Kahnawake.

4385

**Mme EVA JOHNSON :**

There's no advantage. No. We see it just as an inconvenience, a safety issue and an environmental issue to have all those trucks brought on this side.

4390

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Donc, ça met en péril la sécurité, l'environnement et ça ne présenterait aucun avantage pour la communauté de Kahnawake que de procéder à ces travaux-là.

4395

**M. LOUIS SALCONI :**

Vous devriez prendre ma place!

4400

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Non, non, c'est juste -- je veux m'assurer pour la transcription quand on utilisera l'information.

4405

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va? Merci.

4410

**Mme EVA JOHNSON :**

Merci.

4415

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Merci, monsieur.

4420

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous invitons maintenant le Comité consultatif agricole de la MRC Roussillon. C'est la dernière intervention pour ce soir. Le registre est ouvert encore, mais on va le fermer bientôt après la présentation du Comité, alors pour les fins de rectification. Bonsoir! Je vous demanderais de vous présenter, s'il vous plaît.

4425

**M. GAÉTAN BROSSEAU :**

Bonsoir, madame la présidente, monsieur le commissaire! Mon nom est Gaétan Brosseau. Je suis le maire de la Municipalité de Saint-Philippe qui est tout près de la région concernée.

4430

Je représente le Comité consultatif agricole de la MRC de Roussillon. Je suis accompagné de trois cultivateurs qui se nomment Jean-Marc Dubuc, Jean-Pierre Laberge et Jean-Claude Poissant.

4435

Je remercie la commission de nous permettre de faire un bref exposé de notre point de vue sur la construction de la route 30.

4440

En introduction, le Comité consultatif agricole de la MRC de Roussillon dépose le présent mémoire dans le cadre des audiences publiques tenues par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet de construction de l'autoroute 30.

4445

Ce projet est présenté par le ministère des Transports du Québec dans l'axe de la route 132.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

**LA PRÉSIDENTE :**

4450

Je vous remercie. On aurait quelques questions à vous poser, s'il vous plaît.

**M. GAÉTAN BROSSEAU :**

4455

D'accord.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

4460

Je vous remercie. J'aimerais vous amener juste à un point où vous faites allusion au fait que le tracé sud pourrait augmenter la pression sur le périmètre d'urbanisation et vous terminez votre paragraphe en disant:

*\*Ce phénomène s'est d'ailleurs produit pour des villes dans ce qui était la MRC de Champlain, lors de la construction de l'autoroute 30.+*

4465

Pourriez-vous développer un petit peu ce point-là, nous dire qu'est-ce qui s'est passé et à quel endroit?

**M. GAÉTAN BROSSEAU :**

4470

Je pourrais laisser les cultivateurs qui sont peut-être plus spécialisés dans le domaine. Moi, je suis courtier d'assurances.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

4475

D'accord. Alors, n'importe quel d'entre vous qui serait en mesure d'apporter un éclaircissement à la commission.

**M. ROBERT BEAULIEU :**

4480

Mon nom est Robert Beaulieu, je suis aménagiste à la MRC de Roussillon. Je suis le secrétaire du CCA. Je sais que lors de la construction de l'autoroute 30 au sud de la Ville de Longueuil, ce qui est maintenant la Ville de Longueuil, il y avait eu une négociation pour que la zone agricole désignée s'appuie sur l'autoroute 30, celle qui a été bâtie.

4485

En d'autres termes, il y a eu un prolongement du périmètre d'urbanisation vers le sud et, en ce sens-là, une autoroute semblable dans le décor amène toujours une pression au développement jusqu'à l'autoroute. C'est assez courant comme phénomène.

4490

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Est-ce que vous savez à peu près vers quelle année ça s'est passé? Et, avant ou après la construction de l'autoroute 30?

4495

**M. ROBERT BEAULIEU :**

Je pense que c'était lors de la construction de l'autoroute 30. Il faudrait que je vérifie.

4500 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Peut-être si vous pouvez apporter un éclaircissement sur ce point-là, ça pourrait être avantageux.

4505 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Oui, je le ferai.

4510 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

D'accord. Une autre question qui est plus une question de précision. Vous dites que le tracé représente moins de répercussions à cause du déglacage. Quand vous dites:

*\*Les parties des cours d'eau qui seront affectées seront moins longues dans le cas du tracé nord+,*

4515 vous faites allusion à la distance entre le tracé et le fleuve? Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

**M. JEAN-PIERRE LABERGE :**

4520 Oui.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Et quand vous dites:

4525 *\*Dans le cas du tracé sud, il faudra doubler la quantité de sel épandu en raison des nouveaux ponts qu'il faudra pour franchir ces rivières+,*

il me semble que la quantité de ponts serait la même dans les deux tracés.

4530 **M. JEAN-PIERRE LABERGE :**

Je pense que vous avez raison.

**LA PRÉSIDENTE :**

4535 De plus, certains ont fait mention dans leur mémoire que ce serait plutôt l'inverse qui se produirait puisque, étant en dépression, il faudrait utiliser plus de déglacage pour garder la chaussée toujours le plus à sec possible, étant donné qu'elle n'aurait pas un écoulement comme une autoroute un peu plus haute, régulière, si vous voulez.

4540 **M. GAÉTAN BROSSEAU :**

Oui. On fait référence aussi au fait que ça va être 1.8 kilomètre plus long. Donc, s'il y a 1 kilomètre de plus, il y a plus de déglacement.

4545 **M. JEAN PARÉ, commissaire :**

Ça va. Ça répond à mes questions.

4550 **M. JEAN-MARC DUBUC :**

J'ajouterais aussi que la température du terrain est beaucoup plus chaude en profondeur qu'en surface. Donc, on pense que ça va exiger moins de sel sur une route qui est en profondeur, c'est-à-dire à environ 14-15 pieds de profondeur. Est-ce que je suis assez clair?

4555 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça utiliserait...

4560 **M. JEAN-MARC DUBUC :**

Moins de sel, à ce moment-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

4565 Moins de sel. D'accord.

**M. JEAN PARÉ, commissaire :**

4570 Excusez-moi. Ça, c'est peut-être une question sur laquelle éventuellement le ministère pourrait nous donner un complément d'information.

**LA PRÉSIDENTE :**

4575 Oui. Il a été question aussi, une des hypothèses qui a été amenée par un citoyen, c'est d'utiliser l'axe de l'autoroute comme une sorte de barrière à l'écoulement. Parce que c'est sujet à des inondations. Je ne sais pas si vous étiez là lorsque cette présentation-là a eu lieu. Il a été proposé de situer l'autoroute dans l'axe sud et de bénéficier de sa présence pour faire une sorte de barrière à l'écoulement des eaux, limiter l'écoulement des eaux. Comment vous voyez ça, pour le monde agricole?

4580

**M. JEAN-PIERRE LABERGE :**

4585 L'écoulement des eaux ne se dirige pas du tout dans la direction que la personne  
mentionnait. L'écoulement des eaux se dirige du sud au nord. Puis si la construction de la route  
du tracé sud se fait, ça ne pourra pas améliorer les problèmes que la personne soulevait, à  
notre avis.

**LA PRÉSIDENTE :**

4590 Bon, d'accord. Je pense qu'on a couvert tous les aspects. On vous remercie beaucoup  
de votre témoignage.

4595 Le registre est maintenant fermé. Alors, on va voir s'il y a des rectifications. Monsieur  
Normand Laforce, s'il vous plaît. N'a pas de rectification. Il fait signe: Bonjour! je crois.

Monsieur Réjean Beaulieu.

**M. RÉJEAN BEAULIEU :**

4600 Alors, nous nous réservons le droit de déposer de rectifications lorsque nous aurons pris  
connaissance des documents écrits et des transcriptions.

**LA PRÉSIDENTE :**

4605 C'est bien. Merci. Alors, sur ce, pas de question. Les devoirs, c'est terminé pour ce  
soir. Merci infiniment pour la participation que vous avez eue tout au cours de l'audience  
publique. Et s'il y a des informations, des faits à apporter, n'hésitez pas à le faire, par écrit cette  
fois, au secrétariat de la commission.

4610 Merci encore et bonne nuit!

\*\*\*\*\*

4615 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée sous mon serment  
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes  
sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

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