
CRITIQUE DU PROJET :

TRONÇON DE L'AUTOROUTE 30 DE CANDIAC À SAINTE-

CATHERINE

Mémoire rédigé dans le cadre de l'audience publique du B.A.P.E.
mars 2002

Présentation de l'auteur

Karin Michel, MSc.
Chargée de recherche indépendante

- Titulaire d'une maîtrise en aménagement du territoire;
- Expérience en recherche fondamentale en urbanisme et aménagement du territoire;
- Expérience de recherche et d'analyse socioéconomique;
- Formation internationale (France et Québec) en aménagement du territoire : vécu et connaissance théorique de chaque côté de l'Atlantique;
- Compétences et expérience techniques transférables dans le domaine de la recherche;
- Suivi séminaire avec D. Fleury (chercheur à l'Inrets, France), spécialiste et personne-ressource dans le cadre de la coopération franco-québécoise du Ministère des Transport du Québec et du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU, France) sur le thème «les municipalités et la sécurité routière», en 2000 et 2001;
- Formée par les spécialistes français de référence dans le domaine de la sécurité routière et des transports publics urbains du point de vue social, politique et environnemental.

Venant d'Europe, formée pour comprendre et analyser adéquatement les enjeux liés à l'aménagement du territoire, elle aime poser des questions à la lumière de son expérience internationale. Ainsi, tout en ayant la connaissance et l'expérience des politiques européennes, elle est en mesure de comprendre les enjeux particuliers au Québec et à son mode de vie.

L'auteure est entraînée à récolter les informations, les étudier et en faire la synthèse. Elle a également une longue expérience de coordination entre interlocuteurs venant de tous horizons professionnels et culturels, sachant transférer l'information à la bonne personne au bon moment pour que les décisions puissent être prises de manière éclairée.

Elle a déjà participé à une audience publique du BAPE en août 1996 en rédigeant le rapport *"Mesures législatives et incitatifs économiques pour la gestion des déchets: comparaison France, Allemagne, Québec"* en collaboration avec le Groupe de Recherche en Macro Écologie (GRAME).

Après avoir travaillé plusieurs années dans le domaine des technologies de l'information (analyste de système, M.C.S.E.), elle souhaite s'impliquer de nouveau dans des projets liés à ses intérêts de longue date : la gestion des transports urbains et le développement socio-culturel de l'espace urbain confrontés aux préoccupations sur le respect de l'environnement tout en préservant le dynamisme social et économique du monde actuel.

Intérêt par rapport au sujet

En tant que citoyenne, résidante de la région métropolitaine et utilisatrice des équipements récréatifs de la région, l'auteure tient à exposer son point de vue à la fois professionnel et personnel quand au développement de ce projet.

Cet ouvrage autoroutier et son tracé aura un impact sur le développement de ce secteur et de sa population sur une durée accompagnant ce siècle naissant.

Peut-on en tant que citoyens laisser un projet se concrétiser sur la base d'une problématique obsolète (le projet est né dans les années 60) dont on a, semble-t-il, à peine pris la peine de mettre les enjeux à jour, selon une vision moderne et innovante de l'aménagement du territoire?

Pour avoir parfois vécu la circulation sur ce tronçon durant les heures de pointes et hors pointe, de jour comme de nuit, l'auteure est convaincue qu'une telle structure routière n'est pas la seule solution et n'aidera probablement pas au développement économique et social de cette région.

Critique du Projet :

Tronçon de l'autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine

Table des Matières

<u>Table des Matières</u>	4
<u>1 Vue sur l'ensemble du projet</u>	5
<u>1.1 Problématique :</u>	5
<u>1.2 Les grandes lignes officielles du projet du tronçon de l'autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine</u>	6
<u>2 Préoccupations en ce qui concerne les composantes ou les répercussions du projet</u>	7
<u>3 Commentaires et recommandations</u>	12

Projet : Tronçon de l'autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine

Avertissement :

Ce document se veut essentiellement un exercice intellectuel mais aussi citoyen, il a été rédigé de manière bénévole afin de mettre en évidence la complexité des enjeux de ce type de projet. Par conséquent, le temps nécessaire à une documentation et une enquête complète n'aura pu être engagé comme il se devrait pour un travail professionnel et rigoureux.

L'auteure est consciente qu'il y a certains éléments importants concernant directement ce projet dont elle n'a pas pris connaissance et a basé sa réflexion sur les documents disponibles, en ligne, sur le site internet du B.A.P.E.

L'objectif était principalement de poser les questions et d'apprendre de l'évolution de ce projet comment ce processus aurait pu, peut-être, se dérouler autrement au lieu d'aboutir aujourd'hui à ne laisser le choix que pour une autoroute en tranchée en plein cœur urbain.

1 Vue sur l'ensemble du projet

Les cadres de la réflexion sont les suivants :

- x **Maîtriser l'étalement urbain :**
 - préserver espaces naturels et agricoles
 - permettre la structuration du territoire
 - éviter la détérioration des déplacements vitaux au développement économique de des villes concernées

- x **Mettre en cohérence le réseau de déplacement :**
 - réduction congestion automobile
 - respect de l'environnement
 - encouragement économiqueRéussir à gérer la juxtaposition des outils utilisés pour gérer l'espace urbain.

- x **Localisation cohérente des activités inductrices de déplacement.**

1.1 Problématique :

La construction de l'autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine est le fruit d'une imbrication des besoins pour le trafic local et le transit interrégional.

Le projet répond-il aux besoins de la population locale ou la population locale est-elle prise en otage dans un projet qui touche une question d'aménagement du territoire au niveau interrégional au détriment de la prise en compte des besoins réels en transport locaux de celle-ci?

Concernant le projet de réalisation du tronçon de l'autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine, il faut prendre plusieurs objectifs en compte à différentes échelles:

D'un point de vue local :

- Prise en compte uniquement des besoins locaux en déplacement
- Prise en compte de l'offre de transport en commun projetée

Prise en compte de l'augmentation induite de l'offre et des risques engendrés par le transport de matières dangereuses dans une zone mixte : résidentielle et commerciale.

D'un point de vue régional et transrégional :

Détournement du transit transcanadien en dehors de la structure autoroutière montréalaise

Planification du réseau stratégique de transport, gestion des déplacements dans la grande région métropolitaine de Montréal.

1.2 Les grandes lignes officielles du projet du tronçon de l'autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine sont ainsi décrites³ :

demandes répétées du milieu d'achever la construction de l'autoroute 30 afin de compléter cet important axe interrégional;

un lien montérégien qui permet aussi d'offrir une alternative à la traversée de l'île de Montréal;

vœu exprimé à quelques reprises par le milieu de faire passer l'autoroute 30 au sud de la zone urbanisée, de façon à conserver à l'axe de la 132 une vocation régionale d'axe structurant commercial;

un nombre élevé d'accidents de circulation;

des mouvements de circulation rendus hasardeux, notamment les virages à gauche, dû à la présence de divers types de trafic local et de transit qui s'entremêlent;

des déplacements ardues entre le côté nord et le côté sud de la voie, vu la circulation abondante et le nombre élevé de véhicules lourds;

une congestion accrue aux nombreuses intersections;

une moins grande fluidité de la circulation depuis le raccordement de l'autoroute 30 à la jonction avec l'autoroute 15 et la route 132.

1.2.1 Un projet aux multiples objectifs

- 1) *améliorer la liaison entre les municipalités de la rive sud du Saint-Laurent, de façon à consolider leurs activités économiques*
- 2) *appuyer le développement de ces activités, en fournissant un outil supplémentaire de promotion et de mise en valeur du territoire*
- 3) *favoriser l'accessibilité aux services administratifs et aux infrastructures hospitalières, sociales et commerciales de la rive sud*
- 4) **faciliter l'accès direct au réseau autoroutier**
- 5) *desservir les pôles générateurs de trafic, vu leur croissance rapide passée et prévisible*
- 6) **faire correspondre la vocation des liens routiers et le type de trafic qui y circule (transit, local, véhicules lourds, etc.)**
- 7) *accroître la sécurité des usagers par un usage plus fonctionnel des infrastructures.*
- 8) **établir une alternative à la traversée de l'île de Montréal pour le trafic de transit est-ouest**

Sur huit objectifs, trois concernent directement le transit interrégional, la majorité des autres objectifs s'intéressent plus particulièrement au développement urbain et aux déplacements locaux.

³ Présentation du projet, Ministère des Transports du Québec, 02-01-08

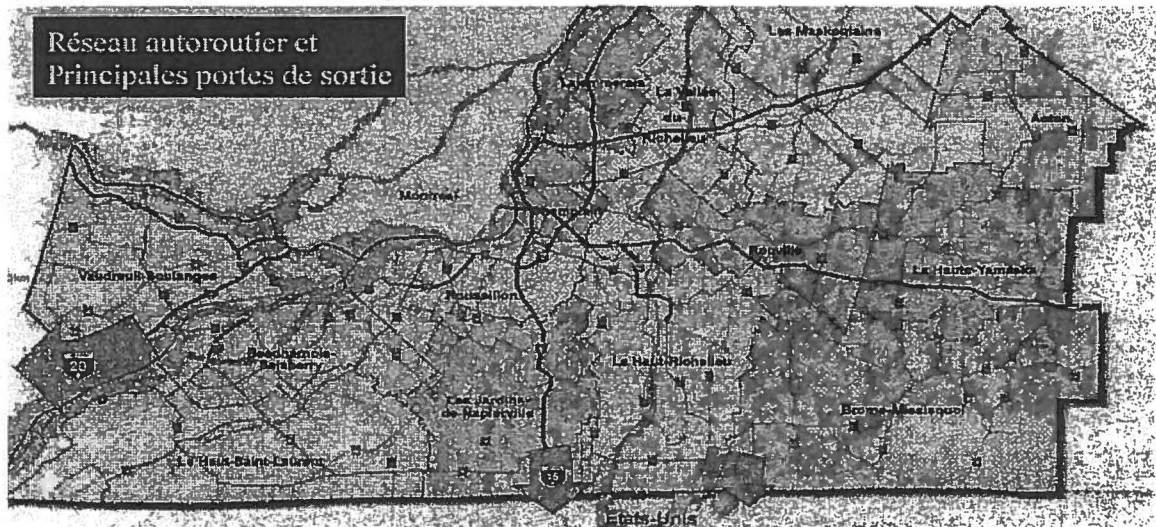
2 Préoccupations en ce qui concerne les composantes ou les répercussions du projet

Ce projet semble être un héritage des projets du tout automobiles qui n'ont pas encore été réalisés.

Plutôt que de structurer et organiser les déplacements de la région montréalaise, le projet du Ministère des Transports du Québec (MTQ) va à l'encontre des préoccupations actuelles et modernes concernant la gestion de l'espace urbain et des déplacements automobiles.

Ce projet veut concilier deux projets inconciliables à l'aube du troisième millénaire. L'agglomération de Candiac, Saint-Constant, Sainte-Catherine et Delson est déjà suffisamment marquée et déstructurée pour qu'il ne soit encore nécessaire de marquer ce territoire d'une cicatrice irréparable pour les prochaines décennies.

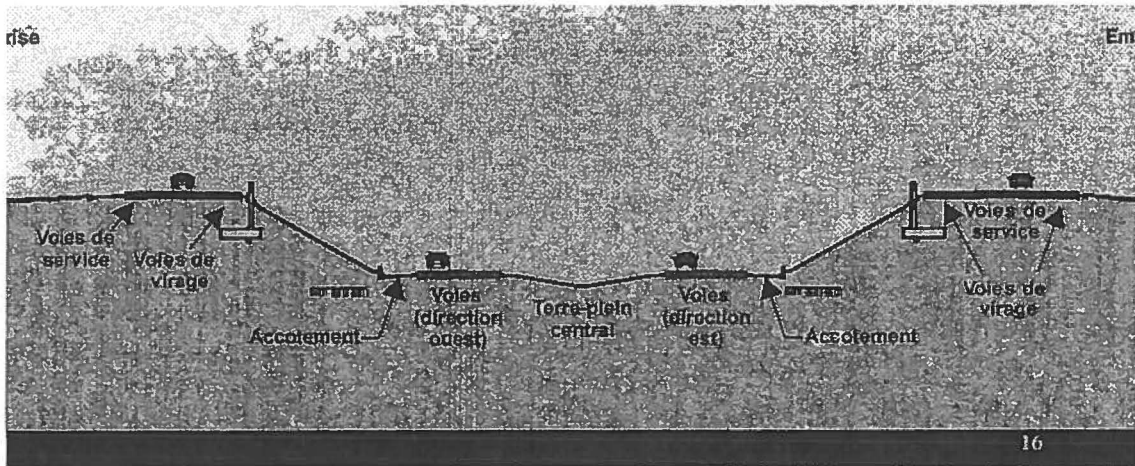
Comme l'illustre le plan suivant décrivant les voies d'exportations, il paraît justifié de détourner une partie du transit transcanadien de l'île de Montréal. Cependant, ceci ne justifie pas que le tronçon Candiac-Sainte-Catherine troue littéralement cette agglomération.



Exportation des produits, source MTQ⁴

⁴ Présentation du projet, Ministère des Transports du Québec, 02-01-08

Le plan suivant démontre que le Ministère des Transports du Québec (MTQ) projette une véritable autoroute, pas même urbaine, mais d'envergure interurbaine.



Emprise totale : autoroute, voies locales, source MTQ⁵

Dans ses réponses aux questions du ministère de l'Environnement (MENV), la direction Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du Ministère des Transports du Québec (MTQ) parle du projet en ces termes :

«Transports Québec utilisera son emprise actuelle pour améliorer l'axe existant de la route 132, soit par le maintien des quatre voies existantes de circulation locale et par l'ajout de quatre voies autoroutières, permettant ainsi la **séparation de la circulation locale de la circulation de transit**. Dans ce sens, le projet ne représente pas une augmentation de l'offre en matière de circulation locale, susceptible d'induire l'accroissement du développement résidentiel⁶.»

Contrairement à ce qui a été affirmé dans le précédent paragraphe, le projet engendrera non seulement une augmentation de l'offre de circulation locale à long terme, mais cette circulation locale sera de plus alourdie par le transit transcanadien puisque que le prolongement de l'autoroute 30 est projeté en direction de Chateauguay pour, encore une fois, contourner l'île de Montréal en direction de l'Ouest. Le transit passant actuellement sur le pont Champlain se dirigera à long terme sur cette nouvelle section de l'autoroute 30, soit en pleine agglomération mixte, au détriment du développement local des municipalités concernées.

Pourtant, dans l'étude, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) a noté «**une moins grande fluidité de la circulation depuis le raccordement de l'autoroute 30 à la jonction avec l'autoroute 15 et la route 132.**⁷»

Pourquoi alors, connaissant les conséquences à long terme d'une augmentation de l'offre en matière de circulation routière, le projet d'un tronçon autoroutier garde-t-il toujours la faveur du ministère des Transports?

Pour une légère amélioration de la fluidité sur les 3 à 5 prochaines années, on risque une aggravation de la situation pour les 30 prochaines années.

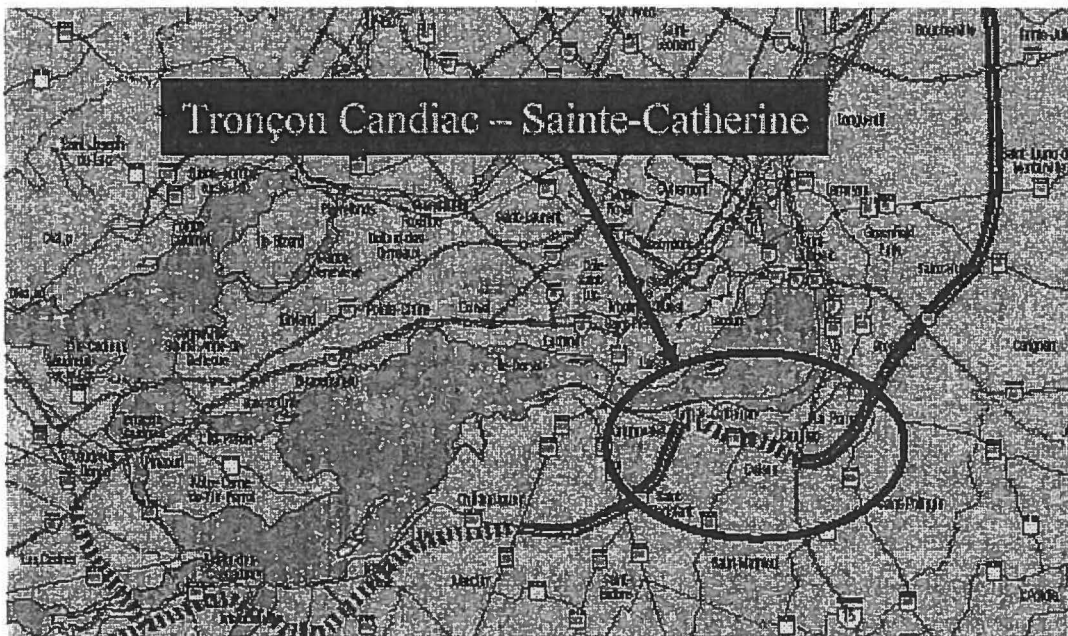
L'impact d'une infrastructure de transport sur l'espace va au-delà d'une vie humaine. Nous sacrifions aujourd'hui, sous prétexte d'économies immédiates et de courte durée, la qualité de vie des générations futures.

⁵ Présentation du projet, Ministère des Transports du Québec, 02-01-08

⁶ Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, Groupe-Conseil Genivar, 2001-12-11

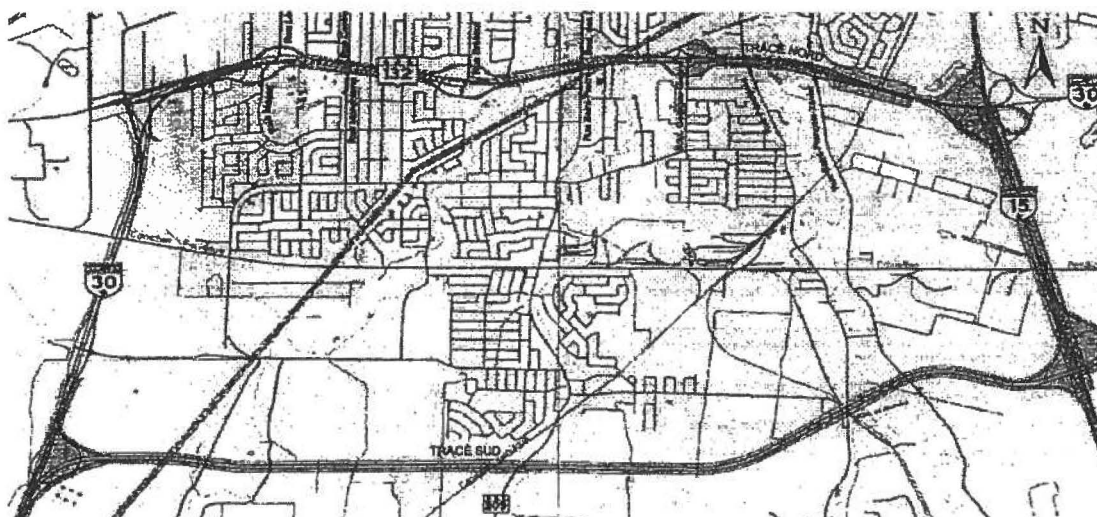
⁷ Présentation du projet, Ministère des Transports du Québec, 02-01-08

Le Ministère des Transports du Québec (MTQ) ne l'ignore pas et a projeté de longue date le contournement de l'île de Montréal, mais non l'amélioration de la sécurité, la fluidité des transports et la qualité de vie des résidents de Candiac, Saint-Constant, Sainte-Catherine et Delson, comme le montre le plan suivant.



Source MTQ⁸

Celui-ci a pourtant bien étudié un tracé alternatif qu'il a rejeté en mettant en avant la protection de terres agricoles, les coûts d'expropriations et les conséquences du bruit sur les lotissements tout proches.



Options de tracés étudiés, source MTQ⁹

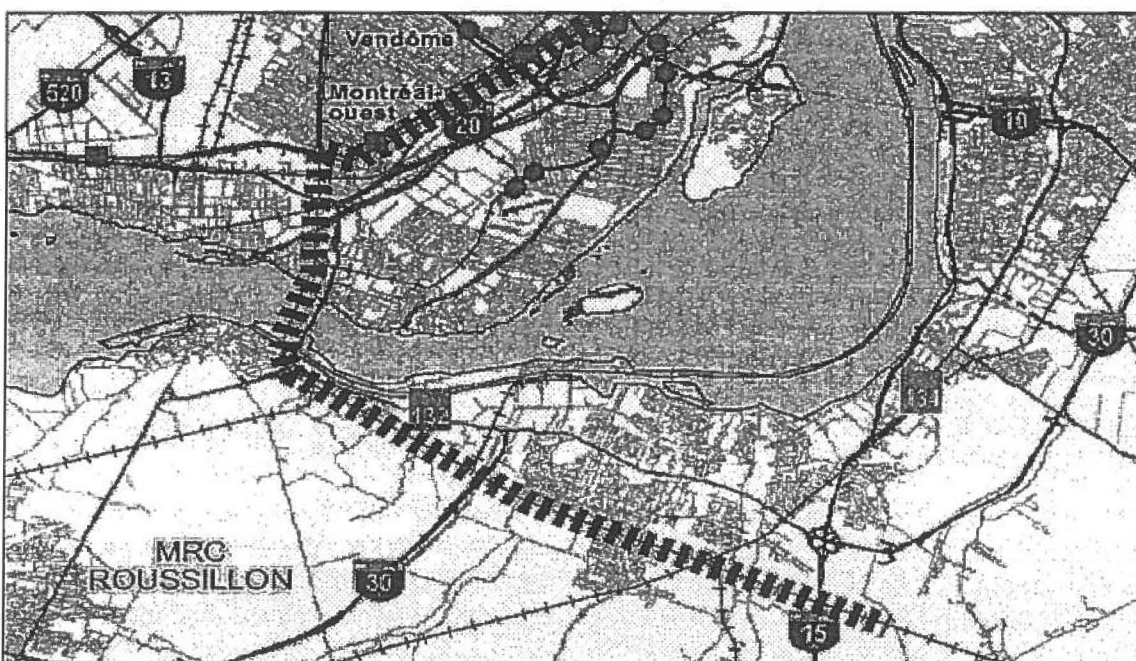
⁸ Présentation du projet, Ministère des Transports du Québec, 02-01-08

⁹ idem

Le Ministère des Transports du Québec (MTQ) est prêt à sacrifier un espace urbain social et économique essentiel à cette partie de l'agglomération et en possible structuration pour protéger, à ses dires, un environnement agricole déjà strié et en partie enclavé, qui sera sans doute voué à l'urbanisation à long terme sous la pression de la demande immobilière.

Avec un tronçon au sud, le trafic de camionnage à destination de la zone portuaire et industrielle de Sainte-Catherine serait porté ou éventuellement encouragé à éviter un boulevard urbain ponctué de feux de signalisation, bénéficierait d'une voie plus rapide pour se rendre à destination et la sécurité et la qualité de vie des résidents de l'ensemble de cette agglomération en serait améliorée en son cœur.

De plus le Ministère des Transports du Québec (MTQ) a omi dans son étude d'importants projets de transport en commun sur le point de se développer et qui entraîneront -si les appuis politiques et la volonté de se conformer à l'engagement pour la réduction des gaz à effet de serre se confirment-, des changements importants dans les habitudes de déplacement et le développement urbain de ce secteur. En effet, comme l'illustre l'image suivante :

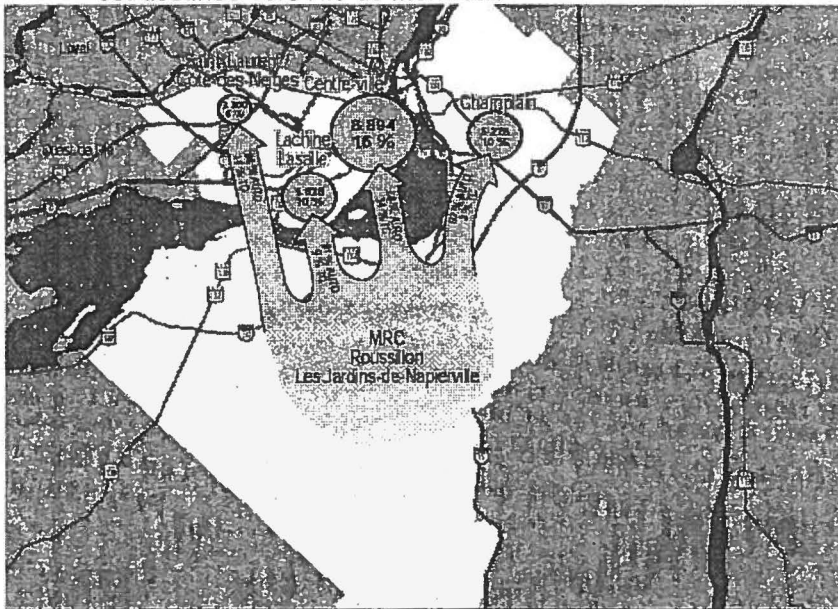


Projet train banlieue Montréal-Delton, source MTQ, avr. 2000

Le Ministère des Transports du Québec (MTQ) n'est-il pas, en parallèle, en train d'explorer un projet de développement de train de banlieue Montréal-Delton d'un côté. , De l'autre, l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) n'est-elle pas en phase de promouvoir un train léger sur rail (TLSR) sur l'estacade du pont Champlain?

Quelle sera l'incidence sur les déplacements locaux? Cela a-t-il été pris en compte?

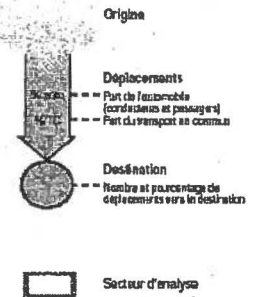
Le schéma suivant montre qu'une grande partie des déplacements en heure de pointe est destinée vers l'île de Montréal.



Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 16
ZONE DE DÉPLACEMENT
ROUSSILLON

Automobile et transport en commun, tous ramifiés.
Période de pointe du matin, 1998



Destinations des déplacements MRC Roussillon, source MTQ, avr. 2000

Une partie de ces déplacements seront donc absorbés éventuellement par le nouveau réseau de transport en commun projeté et dont une partie, le train de banlieue notamment, peut être rapidement mise en place.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport collectif	Travail	Études	Autres
vers : Centre-ville	8 894	16 %	52	14	34	86	8	6
Lasalle / Lachine	5 636	10 %	73	18	9	71	18	10
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	3 300	6 %	73	13	14	76	11	13
Champlain	5 276	10 %	85	13	3	68	16	16
Autres destinations	6 652	12 %						
Déplacements internes	25 153	46 %						
Total des déplacements *	64 911	100 %						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements.

Source MTQ 1998

Ainsi qu'on peut l'observer dans le tableau ci-dessus, un peu moins de la moitié des déplacements dans la MRC Roussillon sont internes. Ceci signifie que les échanges intra-agglomération sont essentiels au développement commercial et économique du secteur.

De plus, il ne faut pas négliger l'impact du Parc de Sainte-Catherine dans les destinations et les activités de loisir de la région. Le réseau cyclable est un élément important dans le développement des activités récréatives, de tourisme et de loisir pour la région sud de Montréal et pour cette partie de la Montérégie.

Sera-t-il agréable de se promener au bord d'une autoroute bruyante?

Les commerces avoisinants bénéficieront-ils d'un flot en transit qui ne s'arrêtera jamais chez eux?

La 132 n'est actuellement pas plus ou moins accueillante que n'importe quel autre boulevard urbain de la région. Elle est congestionnée durant les heures de pointe en raison d'un design routier très difficile à comprendre par les automobilistes et par un trafic qu'il est possible de réduire en encourageant le transport en commun.

Le gros du camionnage ne concerne essentiellement que les parties extrême Est et extrême ouest de ce tronçon. Comme nous l'avons déjà souligné précédemment, une partie de cette circulation, qui se dirige vers l'ouest à Sainte-Catherine, aurait pu utiliser le tronçon sur le tracé sud du projet, cette option a semble-t-il été rapidement écartée.

Par ailleurs, est-ce une raison, parce que le bruit est déjà une nuisance très importante : «*Les relevés sonores et les simulations indiquent que le niveau de bruit est déjà élevé, en raison de l'importance du trafic.*¹⁰», d'en amplifier les effets en ajoutant potentiellement et à court terme une nouvelle circulation, non locale cette fois-ci?

Est-il juste de prétexter la prolongation de l'autoroute 30, complément de la construction éventuelle d'un pont près de Châteauguay, sur l'emprise de la 132 par une soi-disant économie de la rénovation d'une route, pour créer un trou monstrueux qui isolera encore plus une communauté de ses lieux de sociabilité, de travail et de loisir?

La 132 nécessiterait effectivement des travaux pour des raisons à la fois de sécurité et de développement urbain mais une autoroute n'a pas sa place dans une telle zone urbaine. La vitalité de ce tronçon est d'origine plutôt locale et elle doit être soutenue, non pas détruite par un projet qui attirera une circulation de transit dont cette communauté ne bénéficiera que de faibles retombées économiques potentielles. Le bénéfice éventuel serait bien faible par rapport au coût social et environnemental sur ces municipalités d'un tel projet et ce pour de très longues décennies.

3 Commentaires et recommandations

Nous sommes ici en présence d'une situation où il n'est plus question d'opter pour un mieux plutôt qu'un moins bien, mais d'un choix entre un pire et un moins pire. Pourquoi?

Ce projet de structure autoroutière existe depuis trente ans et il est parachevé de tronçon en tronçon. Pourtant, la problématique telle qu'elle existait dans les années 60/70, est-elle encore valable de nos jours? Ce projet s'inscrit-il dans un véritable schéma directeur en transport pour la grande région de Montréal?

Nous voyons ici le résultat de l'absence, dès le départ, d'une politique clairement exposée et d'un engagement ferme sur les grands axes d'un aménagement territorial, notamment en matière de gestion des transports, s'étendant sur les 30 à 50 années d'amplitude nécessaires à la structuration d'un espace urbain ou régional.

Les gouvernements provincial et municipaux, sans directive arrêtée, naviguent ainsi à vue et par a-coups. De cette situation, il ressort un énorme gaspillage, non seulement de temps et d'énergie pour les parties concernées, mais aussi en terme économique, social et environnemental pour tous.

Dans le cas présent, les municipalités concernées par ce projet se trouvent dans un cul de sac. Leur développement est d'un côté limité par la protection des terres agricoles (tout à fait légitime, ces terres sont le grenier de la région et ont une grande valeur productive) et, de l'autre, par la coupure éventuelle en deux de leur territoire par une infrastructure routière majeure.

¹⁰ Résumé de l'Étude d'impact, Ministère des Transports du Québec, 01-11-28

En conséquence, le moins pire aujourd'hui paraît être la construction d'une autoroute urbaine en tranchée dans ce secteur. Cela aurait-il été nécessaire si un plan de transport avait été dès le départ élaboré en collaboration avec les premiers concernés au niveau local, soit les municipalités?

Dans *La Presse*¹¹, nous avons pu lire dernièrement qu'«en matière d'évaluation des impacts des projets routiers, dit le professeur Laurent Lepage, «on est passé d'une logique de projet à une logique territoriale». Ce n'est plus le territoire ou la ville traversés par une autoroute qui doivent s'ajuster aux retombées négatives de son passage. C'est la conception du projet de route qui doit s'adapter au plan d'utilisation du territoire.»

Décider d'une infrastructure de transport – routière ou ferroviaire - ne soulève pas seulement des questions environnementales ou d'ingénierie pure. Décider comment organiser le territoire, c'est à la fois (ceux qui y travaillent sont bien placés pour le savoir) une question :

Politique : les élus et les gouvernements ont tendance à décider en fonction de la durée de leur mandat et de la pression sociale du moment;

Économique : le dynamisme et le potentiel des villes s'évalue aussi en fonction de la structure de son espace et du temps nécessaire pour aller d'un endroit à l'autre;

Social : qui a accès à quoi, à quel coût, difficulté de la gestion des enclaves ou bien de sécurité routière, etc.;

Environnemental : pollution de l'air, de l'eau, par le bruit, protection des terres agricoles et naturelles.

Technologique : l'informatique, la biopharmacie et l'aéronautique ne sont pas les seuls secteurs à progresser. Les technologies de transport terrestre font aussi l'objet d'énormes avancements en terme d'économie d'énergie et de limitation des nuisances (que ce soit dans le domaine automobile, ferronviaire et des moyens de transport en commun plus traditionnels comme les bus ou les tramways).

En bref, il n'est plus possible de réfléchir en terme d'une bonne solution par rapport à une autre plus mauvaise, et ce, pour tous les cas de figure. Chaque point énuméré précédemment se pondère différemment en fonction de l'endroit et de la culture locale, et par rapport à un besoin global pour la communauté dans son ensemble (un pays, une région, une agglomération, un quartier, etc.).

Toucher à l'espace, c'est toucher à la perception de cet espace par les groupes locaux et par l'extérieur. Cette perception, plus souvent inconsciente qu'autrement, poussera la population ou les pouvoirs publics à adopter une pression dans un sens ou un autre.

Ainsi, concernant le projet de l'autoroute 30 entre Candiac et Ste-Catherine, l'idéal aurait été pas un seul projet mais deux projets :

- x La rénovation et la revitalisation de ce tronçon de la 132, en y prévoyant, si possible, le développement d'un réseau de transport en commun local et léger (autobus ou tramway : une liaison avec le train léger sur rail à Brossard?), le renforcement du réseau cyclable et la réintégration d'espaces verts bien trop rares dans ce secteur. L'emprise existe et pourrait être réutilisée en vertu d'un projet moderne et avant-gardiste pour aider à donner une identité propre à un secteur qui en aurait besoin.

Il est certain, au regard de l'évolution de la grande métropole montréalaise, que cette région est un axe majeur d'un développement urbain et économique futur. Nous aurions eu là l'occasion de démontrer que le Québec est apte à planifier et trouver des solutions originales et structurantes pour parvenir à maîtriser, de manière

¹¹ Bruno Bisson, *En matière d'autoroute, le Québec n'est pas «tendance»*, *La Presse*, 6 fév. 2002

efficace et positive, une croissance urbaine qui a, jusque là, été anarchique, au détriment de l'ensemble de la grande région de Montréal.

- × Le projet de l'achèvement de l'autoroute 30 était prévu de longue date : «Le dossier de l'autoroute 30 est né au début des années 60¹²». Il s'agissait d'une voie de contournement pour le transit transcanadien pour alléger le réseau autoroutier montréalais déjà surchargé en heure de pointe. Ce projet, de responsabilité provinciale-fédérale, devrait de fait être planifié et étudié en fonction de ses véritables enjeux : une emprise nécessaire moins importante puisque la circulation locale pourrait être canalisée à la fois par un réseau de transport en commun et un réseau routier sécuritaire, et à l'échelle des besoins véritables de la population locale. Ce projet dépendait du développement à court, moyen ou long terme d'un éventuel pont entre la Rive Sud et la péninsule montréalaise. Or, ce projet semble encore en discussion entre les gouvernements provincial et fédéral.

Une route de contournement et non une autoroute aurait été envisageable si la volonté politique et l'investissement dans un développement intégré des transports en commun et même des marchandises, pourquoi pas, avait été sinon pensé, du moins planifié et exprimé depuis une quinzaine d'années.

Construire aujourd'hui une autoroute sur des terres agricoles rentables et de plus en plus rares serait du gaspillage, de même qu'une nuisance pour des citoyens qui ont acheté une maison au bord des champs, alors que le schéma d'urbanisme ne prévoyait pas de développement ni routier ni industriel au moment de la construction des lotissements dans le secteur sud de ces municipalités.

Si clairement, l'autoroute avait été prévue au sud, avant la mise en place de la protection des terres agricoles, les municipalités auraient pu axer le développement de leur ville autrement causant un moindre choc sur l'environnement.

¹² *Résumé de l'Étude d'impact, Ministère des Transports du Québec, 01-11-28*