

164

DM18

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

MÉMOIRE SUR LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 SUR LA 132

Présenté au bureau d'audience publique sur l'environnement

**Par : les propriétaires d'immeubles locatifs de l'arrondissement de la Place Lanctôt et de
la rue Bélanger à Saint-Constant représentant plus de 100 familles de locataires du
secteur**

Saint-Constant, le 11 mars 2002

Bureau d'audience publique sur l'environnement
Édifice Lamer-Gouin
575 rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

Objet : mémoire sur le parachèvement de l'autoroute 30 sur la route 132

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

- 1.- Si nous avons voulu investir à Montréal près de l'autoroute Décarie ou la Métropolitaine nous l'aurions fait;
- 2.- Aucune intégration avec le cadre bâti, déchéance des secteurs voisins de l'autoroute voir Ville de Longueuil voie de service du boul. Taschereau viaduc de l'intersection du boul. Curé Poirier;
- 3.- Les supers structures en hauteur près de la rue Lanctôt et Bélanger avec mur de 3 mètres vont anéantir la vision de notre secteur vers le nord sur 1 km (perte du champ visuel) aucune façon d'atténuer cet impact majeur, il n'a jamais été question dans le passé d'avoir une structure de la sorte. Soyez assurés qu'une poursuite en recours collectif sera déposée contre le MTQ advenant la réalisation de cette structure pour la perte visuelle de l'horizon;
- 4.- Perte des valeurs foncières des immeubles locatifs du secteur (perte de valeurs locative durant les travaux et après); A cause du bruit, la poussière et difficulté d'accès. Pour l'immobilier la valeur foncière est calculée à partir des revenus des immeubles et des dépenses;
- 5.- Les murs de son de 3 mètres vont favoriser le graffitisme (dessein de libre expression) voir mur de son sur la voie de service de la 25 près de la rue Sherbrooke et sous le pont coin St-Pierre et Montée des Bouleaux à Saint-Constant (graffiti actuel); cf : voir photos jointes;
- 6.- Augmentation du bruit car le mur de son de 3 mètres ne protégera pas contre les bruits d'échappements des camions qui sont à 4 mètres environ de hauteur et l'utilisation du frein moteur (jacob brake);

7.- Pollution par les gaz d'échappements, poussières de garniture de freins (amiante) dispersion de particules toxiques dans l'air, augmentation des maladies cardiaques et pulmonaires (cf: article Journal de Montréal du 7 mars 2002). Principalement à cause de leurs revenus limités plusieurs jeunes familles avec enfant(s) et personnes retraitées sont locataires, le groupe de personnes le plus vulnérable aux polluant, aux maladies pulmonaires et cardiaques; Il est hors de question que les moins nantis fassent les frais du manque de vision du Ministère des Transports;

8.- Augmentation du flot de camion de 6500 camions par jour une fois l'autoroute complétée à Vaudreuil-Soulanges (1 camion=20voitures en polluant) donc 130,000 automobiles de plus par jour plus les 37,000 actuels=167,000 automobiles/jours en polluant quand l'autoroute 30 sera complétée sur toute sa longueur;

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

10.- Autre fait intéressant le Ministre des transports M. Serge Ménard était invité à la station CKAC à l'émission de Jean Lapierre le 15 mars 2002 de 12h00 à 13h00. Un auditeur de Longueuil a fait remarquer au Ministre qu'au Vermont les routes sont plus belles qu'au Québec et ce, avec le même climat (gel et dégel). L'auditeur a mentionné qu'au Québec on permet aux camions de transporter 120,000 livres au chargement alors qu'aux États-Unis on permet 80,000 livres. Le Ministre Ménard a dit sur les ondes que si le Québec harmonise ses normes de tonnages avec les États-Unis, on doublerait le nombre de camions sur nos routes du Québec. Peut-on penser qu'un jour avec les coûts croissants de réflexions des routes que nous serions obligés à en venir à cette solution? Quelles seront les conséquences sur la pollution, le bruit toutes les évaluations faites par le MTQ seront toutes sous-évaluées nous aurons quatre (4) millions de camions de plus sur la 30 et les prévisions pour 2016 seraient dépassées plusieurs fois;

11.- Perte de la qualité de vie des locataires usage des balcons extérieurs et du terrain pour les enfants;

12.- Rallongement de 4 km/jour pour une famille qui possède deux (2) automobiles une fois l'autoroute compléter avec les détours des voies de service 4km x 365/jours X 0,30cents/km=438,00\$ de plus par famille en entretien, réparation, essence et pollution; Les familles de la région n'accepteront jamais de payer cette dépense insensée ou cette taxe déguisée;

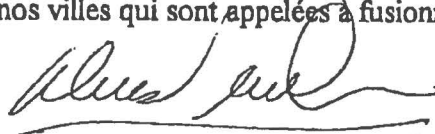
13.- Aucune voie de contournement viable pour évacuer une population de 65,000 personnes advenant une catastrophe dans la région; Nous exigeons une voie de contournement comme toutes les autres villes où les autoroutes passent près de chez eux;

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

15.- Le ministère temps à rendre complexe l'aménagement de la route 132 en boulevard urbain advenant que le tracé sud de la 30 soit retenu pour amoindrir l'impact monétaire et les avantages du tracé Sud dans les terres. Il serait facile de rendre sécuritaire la route 132 en aménageant un mur de type New Jersey au centre et de récupérer la moitié de la voie en jaune et de la reporter sur les accotements pour faire un boulevard urbain à trois (3) voies à faible coût. Bien entendu d'autres aménagements pour rendre plus fluide le boul. urbain serait à considérer au niveau de la voie ferrée. Le virage à gauche au intersection serait permis. En réalisant l'autoroute au sud et le boulevard urbain nous aurions deux routes pour le prix d'une. Le ministère des transports pourrait rétrocéder les surplus de terrains aux villes car ces dernières son privé de revenu de taxes pour ces terrains depuis plus de 30 ans. Avec ces revenus, des aménagements, trottoirs et piste cyclable seraient réalisables sur le futur boul. urbain de la 132. De plus, une signalisation adéquate obligerait les véhicules en transit à emprunter la 30 au sud dans les terres;

Quels sont les intérêts de nos politiciens locaux à vouloir réaliser cette autoroute qui sépara nos villes qui sont appelées à fusionner dans un avenir rapproché.

PAR :



DENIS CAPES et les propriétaires des immeubles locatifs de l'arrondissement de la Place Lanctôt et de la rue Bélanger ont signé :

NOMS

ADRESSE

- 10 DENIS CAPES
~~Alain Leclerc~~
- 20 Yvan ST-DENIS ET FILS
~~Yvan St Denis~~
- 30 SYLVAIN GRENON
~~Sylvain~~
- 40 MICHAEL ISLANTIZ
~~Michael~~
- 50 MARCEL POISSANT
~~Marcel Poissant~~
- 60 VIA TEUR FISET 1
~~Viateur Fiset~~
- 70 Thérèse Foulon
~~Thérèse Foulon~~

Aussi dangereux de vivre en ville que de côtoyer un fumeur

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

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

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

Les chercheurs ont analysé les dossiers

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

20 ans de recherche

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

Puis, ils ont comparé les taux de décès par cancer des poumons aux niveaux moyens de pollution, c'est-à-dire la concentration de particules fines - mesurées en microgrammes par mètre cube d'air. Le nombre de morts par cancer des poumons augmente

de 8% pour chaque hausse de 10 microgrammes. Les autres décès d'origine cardiaque ou pulmonaire augmentent de 6% pour chaque hausse de 10 microgrammes.

Cette étude apporte « la meilleure preuve épidémiologique que nous ayons jusqu'à présent que ce type d'exposition est lié aux morts par cancer des poumons », considère Allen Dearry, de l'Institut national des sciences de la santé environnementale, qui a financé les recherches.

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

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

