

MÉMOIRE
Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

A- Titre du projet

Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

B- Présentation de la personne

René Vaillancourt
Résident de Sainte-Catherine depuis 9 ans.

C- Raison de l'intérêt pour ce projet

Étant résident de la région où sera construite la future autoroute 30, je suis directement concerné par les différents impacts que cela occasionnera.

D- Opinion sur l'ensemble du projet

Il est très clair pour moi que la construction de l'autoroute 30 est une priorité. Il faut terminer ce tronçon qui joindra les 2 parties de la 30 entre Candiac et Sainte-Catherine. L'autoroute permettra de libérer les routes de l'Île de Montréal en plus de faciliter les échanges avec l'Ontario et les États-Unis.

Mon désaccord se situe au niveau de l'alternative privilégiée par le promoteur : le tracé Nord.

Il est évident que le promoteur a tenté de régler deux problèmes en appliquant une seule solution. Dans ce genre de situation, il faut alors faire des compromis qui vont souvent à l'encontre des préoccupations des deux parties.

Faut-il vraiment construire une autoroute pour régler des problèmes régionaux de sécurité ou de fluidité de trafic ? Permettez moi d'en douter.

Fondamentalement l'autoroute 30 est une priorité « Nationale » pour faciliter le trafic en grand transit . Cette priorité n'a absolument rien à voir avec la sécurité ou la fluidité du trafic local.

Il faut être réaliste et appliquer la vraie solution à ce projet. Et cette solution elle est connue, c'est le tracé Sud. La route 132 et ses problèmes constitue un tout autre dossier. Nous verrons bien dans le futur si les priorités gouvernementales et les budgets permettront sa conversion en boulevard urbain.

Alors cessons d'unir le tracé sud et la 132 pour les comparer avec le tracé Nord. C'est un faux débat.

L'enjeu réel est le suivant :

Veut-on voir une autoroute dont le but principal est de desservir le trafic de transit passer en plein milieu de nos villes ou préfère-t-on voir cette autoroute passer comme le reste de la 30 dans les champs. Là est la vraie question !

E- Préoccupations concernant les composantes ou les répercussions du projet

Je tiens à préciser que j'ai assisté à plusieurs séances de questions en soirée en plus de lire la majorité des transcriptions. Cela a permis de fournir une foule d'information qui était jusqu'à présent inaccessible. Voici maintenant les principales préoccupations qui ont soulevées mon intérêt :

164

DM36

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

MÉMOIRE
Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

1 – Financement du projet :

On sent présentement qu'il y a beaucoup de difficultés à obtenir les sources de financement nécessaires pour réaliser le projet. Le fédéral semble ne plus disposer des fonds promis ce qui met évidemment le projet en péril. De plus, il semble se dessiner une forte tendance à inclure la participation du secteur privé.

Alors pour se donner toutes les chances, pourquoi ne pas opter pour le projet qui a le plus de chance de se réaliser en tenant compte de ces paramètres.

Option Nord :

Coûts de construction : \$ 178 Millions

Financement du privé : non applicable, puisque tel que mentionné par le promoteur, il ne pourrait pas y avoir de péages.

Option Sud :

Coûts de construction : \$ 104 Millions

Financement du privé : applicable puisque les citoyens de la région pourraient emprunter la 132 sans péages.

Ne serait ce que pour un paramètre aussi important que le financement, le choix semble évident.

2- Qualité de vie pendant la construction

Y' a t-il un irritant plus grand avec la venue de la période estivale que la réfection de notre réseau routier. Année après année il faut se résigner à subir se « supplice ».

Imaginé alors une période de travaux qui s'échelonne dans le meilleur des cas sur une période de 3 ans et dans le pire sur une période de 5 ans.

Imaginé surtout que l'on pourrait éviter en grande partie cet enfer !!

La construction du tracé sud a le mérite de ne durer que 2 ans en plus de passer à l'extérieur de nos pôles d'activité. Pas d'embouteillage, pas de dynamitage, un accès à nos commerces locaux. Alors, SVP ne négligez pas cet aspect du projet car 3 ans c'est très long.

3 – Les terres agricoles

Le MTQ nous a mentionné que la loi sur la protection des terres agricoles faisait en sorte que le tracé sud était à toute fin irrecevable puisqu'il fallait exproprier des terres vouées à l'agriculture. J'aimerais toutefois mettre les choses en perspective :

- On parle de moins de 2% de la superficie de la MRC Rousillon
- On parle de terres avec des cultures assez communes (blé d'inde, orge)

On semble également craindre une forte pression de l'étalement urbain sur ces terres. Je crois qu'en a moi que le tracé sud pourrait au contraire constituer une excellente barrière à cet étalement.

4 – Voie de contournement en cas de désastre

MÉMOIRE
Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

Plusieurs questions concernant cet aspect ont été soulevées lors des sessions. Avec le tracé Nord les voies de contournement prévues sont principalement des rangs de campagne à une voie ou tout simplement la ville de Montréal.

Il est encore très clair que l'option sud offre une option beaucoup plus réaliste et efficace puisque dans ce cas la voie de contournement à la 30 sud serait l'actuelle 132.

5 – Risque pour la santé

Le seul rapport qui aurait pu donner des réponses précises sur le sujet est celui du ministère de la santé. Malheureusement le ministère a conclu son rapport en mentionnant à plusieurs reprises que les données étaient insuffisantes pour apporter des réponses crédibles.

Toutefois, la pollution atmosphérique est un sujet qui a préoccupé plusieurs citoyens. La prédominance des vents (nord ouest) et la concentration des véhicules sur le tracé Nord (73,000) font que la pollution en zone urbaine sera plus importante qu'avec le tracé sud.

6 – Appuis du tracé Nord

Dès l'ouverture des sessions, le promoteur s'est empressé de souligner que le projet avait l'appui du comité inter-municipale. Ce comité, ne l'oublions pas, est constitué en majorité de nos élus municipaux.

J'aimerais toutefois porter à votre attention que ces élus n'ont jamais tenté de quelque façon que ce soit de consulter la population, population qu'ils sont sensés représenter. Pour moi cela constitue une grave entorse à la démocratie. Dans les faits, le promoteur n'a obtenu simplement que l'appui d'un groupe restreint d'individus.

Pour nos gens d'affaire, leur position semble assez mitigée. Il est difficile de savoir s'ils sont en faveur du tracé nord. Pour ma part je crois que certains regroupements appuient le projet et d'autres non.

Par contre, pour le simple citoyen, la réponse semble très claire; on parle d'une pétition de 12,000 personnes qui s'opposent farouchement au tracé Nord. Pourquoi ?

La réponse est simple : Nous sommes venus en banlieue pour avoir une qualité de vie, pas pour revivre un autre Décarie.

F- Conclusion

En tant que simple citoyen, j'ai espoir que les jeux ne soient pas déjà faits. C'est ce qui m'a motivé à m'impliquer et à vous faire part de mon opinion.

Je tiens à remercier les membres de la commission pour leur excellent travail ainsi que les différents intervenants qui ont su répondre de façon professionnelle à nos interrogations.