

164

DM43

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

Mémoire préparé par Monsieur Pierre Labelle, CMA, MBA

Pour

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

Remis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Date : 25 mars 2002

Mon intérêt :

Je suis propriétaire d'un immeuble locatif de 6 unités situé au xxxxxxxx à St-Constant, près de l'intersection St-Pierre et la route 132. J'ai bien peur que l'augmentation de bruit de façon permanente, de poussière de façon permanente et les ennuis liés à la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 face fuir mes locataires.

Opinion :

Je suis totalement en désaccord avec le projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, le tracé nord. Aussi, je suis d'accord avec le tracé sud pour ce même projet.

Arguments :

1. Nous avons appris durant les audiences publiques que les deux tracés n'ont pas des coûts comparables comme on a voulu nous le laisser savoir initialement. Nous ne voulons pas d'un deuxième stade olympique.

Lorsque l'on parle de l'évaluation financière du coût de construction des deux projets, on a voulu nous faire croire que le coût de construction des deux projets était semblable. Ceci est faux. Dans l'évaluation du tracé nord (132), on ne tient pas compte du coût d'acquisition des terrains en se disant que ceux-ci sont déjà acquis. Toutefois l'évaluation du tracé sud lui en tient compte. Par analogie à l'achat d'une voiture, dans le cas du tracé nord, on nous dit j'ai déjà des points GM et dans le cas du tracé sud, je ne donnerai pas ma première voiture en échange.

Si le ministère des transports veut fournir des chiffres sérieux pour fin de comparaison financière des deux projets, il doit inclure le fruit de la vente des terrains le long de la route 132 dans le coût du tracé sud. Le montant attribué pourrait être celui de l'évaluation municipale. Ce qu'il ne désire pas faire puisqu'il mettrait en lumière le fait que le tracé sud est bien moins dispendieux et ainsi sonnerait le glas du tracé nord.

2. Le tracé nord sur la 132 coûtera beaucoup plus que le tracé sud en donnant plus de problème et en donnant moins de service. En optant pour le tracé nord (132), la population sera desservit par une seule route, la 30. Si les besoins continuent de croître de façons importantes comme en fait état les études, il serait plus intéressant d'avoir le plus rapidement accès à une deuxième route.

Le tracé nord ne donnera à la population locale qu'une très grosse facture sans augmentation de service, nous auront

toujours deux voies vers l'est et deux voies vers l'ouest pour faire notre magasinage sauf que l'on ne pourra plus traverser la rue où l'on veut. De plus nous devons endurer plus de pollution par le bruit, l'air et sûrement dans l'eau.

3. Les experts du ministère des transports ne m'ont pas convaincu avec leurs études d'impact sur le bruit que mes locataires ne seront pas dérangés. En fait, lorsque l'on étudie la nomenclature qui fût utiliser pour faire ces études, nous arrivons rapidement à la conclusion que cette étude fût bâclée afin de faire dire aux chiffre ce que l'on veut bien leur faire dire.

Durant trois jours consécutifs au milieu du mois d'août 1997, 6 micros furent placés à différents endroits le long de la route 132 et suivants ces lecture, l'étude conclue que les résidants ne seront que légèrement négativement affectés.

Tout d'abord, parlons de la période, au mois d'août 1997. Cette période de grandes vacances, ou il y a moins de travailleurs qu'a l'habitude, où les professeurs et les étudiants sont encore en relâche pour la majorité. Donc j'ai la conviction que cette étude vielle de 5 ans ne reflète plus la réalité d'aujourd'hui.

En tant que résidant de Montréal, on nous dit qu'il y aura 2 millions de moins de camions sur l'île de Montréal par année et de l'autre côté, sur la rive sud, on veut nous laisser croire que ces camions passeront sans qu'on ne les entendes. Je n'accorde donc aucune crédibilité à l'étude de l'impact sonore qui a été effectué pour le compte du ministère des transport il y a 5 ans. Je demande que des études sérieuses sur une plus longue période soient entreprises afin d'obtenir l'heure juste sur le bruit.

4. De plus, l'étude d'impact fait par le ministère des transports est incomplète, elle ne couvre qu'une partie de l'environnement, soit le bruit. Aucune étude n'a été fait sur le niveau de pollution de l'air, sur l'impact des oiseaux, la flore et la faune. On nous dit que l'on va faire passer 2 millions de camions par année de plus et que l'on a pas étudiés ces questions. On nous dit que l'on veut construire en décompression (Style Décarie) sous la nappe phréatique et que l'on a pas étudié l'impact possible d'un déversement de produits dangereux suite à un accident. L'étude d'impact me laisse donc grandement sur ma faim.
5. J'ai l'impression que le ministère des transports méprise la population entre St-Catherine et l'autoroute 15. Une pétition de 14 000 noms fût présentée à l'effet que les résidants voulaient le tracé sud plutôt que le nord et le gouvernement ne semble pas vouloir comprendre.

Dans cette région de la rive-sud, il n'y a qu'un seul axe routier est - ouest d'importance. Il est bien évident de comprendre pourquoi les gens qui se sont installés dans cette région l'ont fait près de cette route la 132. Maintenant, la population grandit, les besoins augmentent et la solution préconisée par le gouvernement, s'est de substituer cette route 132 par un méga autoroute en décompression coûteux laid et personne ne désire faire des études sérieuses avant de continuer dans ce projet.

6. Le ministère des transports nous a affirmé que le tracé nord (132) était privilégié en accord avec la loi sur la protection du territoire agricole. Nous avons aussi appris que 80 % du territoire des 4 municipalités touchées par ce projet étaient consacrés à l'agriculture. Lorsque les tronçons précédents de l'autoroute 30 furent construits, le tracé a toujours été en zone verte et aujourd'hui, dans la région de St-Constant, nous ne pouvons plus le faire.

Aussi, si les prévisions du ministère des transports se réalisent, d'ici 15 ans nous n'aurons d'autre choix que de faire une deuxième route sur le tracé sud. Le tracé nord aura atteint sa pleine capacité et compte tenu qu'il serait construit en décompression, il ne sera pas possible de l'élargir facilement en comparant avec une route au niveau du sol. Nous sommes en Amérique où la densité de la population est la plus faible au monde et on nous parle ici de sauver de l'espace.

La loi sur la protection du territoire agricole ne stipule pas qu'il ne faut pas toucher aux champs de blé d'inde sous peine de mort et que déranger la population votante s'est acceptable, elle nous oblige seulement à penser 2 fois avant de détruire des terres agricoles.

Conclusions :

En conclusion, nous avons une mauvaise évaluation financière du projet. Nous n'avons pas d'augmentation de service à la population seulement une grosse facture et des inconvénients. Nous n'avons pas d'études sur l'impact sonore fiable. L'étude d'impact est incomplète. La décision va l'encontre de la volonté populaire. Le tracé nord n'est envisageable qu'à court terme. Pour l'ensemble de ces raisons, je crois qu'il est important que le tracé nord du projet de l'autoroute 30 entre St-Catherine et l'autoroute 15 soit rejeté et que l'autoroute 30 passe sur le tracé sud.