

MÉMOIRE
DE
FRANCINE ROBIDOUX

164

DM49

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30 DE
SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15

St-Constant, le 20 mars 2002

Présentation de l'auteure du mémoire et intérêt par rapport au milieu
touché :

Je suis résidente de St-Constant, dans le secteur sud, près de la zone rurale et agricole. Lorsque j'ai acheté ma maison, je l'ai fait en fonction du quartier : un quartier tranquille, résidentiel, avec peu de circulation automobile et loin d'un grand axe routier.

Le projet de construction de l'autoroute 30 de Ste-Catherine à l'autoroute 15 me préoccupe parce que si le tracé sud était choisi, cette autoroute passerait à environ 500 mètres de chez-moi.

Opinion sur l'ensemble du projet :

J'ai assisté aux audiences publiques du BAPE. Toutes les questions, réponses et explications m'ont aidé à mieux comprendre la situation. À la lumière des informations reçues, selon moi, la meilleure option, demeure le tracé nord.

La construction de l'autoroute 30 a pour but d'améliorer la situation actuelle et de compléter le tracé de cette autoroute nationale, qu'est la 30.

Les problèmes environnementaux auxquels nous faisons et devons faire face (réchauffement de la planète, effet de serre, inondations plus fréquentes, bouleversements climatiques, etc..) doivent orienter nos actions.

Nous devons limiter le développement routier qui stimule le transport automobile. Nous devons favoriser d'autres modes de transport pour tenter de réduire l'importance du parc automobile.

J'ai entendu des gens parler de monoxyde de carbone et de gaz à effet de serre pour justifier leur opposition au tracé nord. Si le tracé est au sud, ils auront peut-être bonne conscience, s'en laveront les mains, ce ne sera plus dans leur cour mais ça ne changera rien aux émissions atmosphériques. Le réseau routier est assez développé au Québec. Nous devons favoriser le transport en commun, réduire ou maintenir le nombre de camions circulant sur nos routes (en achetant des produits locaux le plus possible et en favorisant l'agriculture près de nos centres urbains) et utiliser de plus petits véhicules à consommation réduite en essence.

En choisissant le tracé sud , on impose une distance additionnelle de 7,3 km aux usagers. L'objectif d'une autoroute n'est-il pas de favoriser un déplacement rapide sur des distances les plus rectilignes possible ? Alors, situé dans l'axe de prolongement de la 30 vers le pont Mercier, la 132 ne devient-elle pas le tracé le plus efficient ?

On perturbe déjà assez les milieux naturels par le développement du réseau routier. Pourquoi alors aller perturber le milieu rural et agricole et détruire l'habitat d'espèces animales et végétales alors qu'une option existe au nord? Utilisons le couloir existant.

Considérations environnementales

Selon les experts, globalement, l'impact des émissions atmosphériques serait de moindre importance sur le tracé nord. Présentement, les arrêts fréquents des poids lourds aux feux de circulation créent beaucoup de bruit et polluent l'air davantage que s'ils ne faisaient que passer. La fluidité de la circulation améliorerait la situation actuelle sur la 132. Les prévisions pour 2016 prévoient des émissions plus faibles avec une autoroute sur la 132 qu'avec le statu quo. Une autoroute au sud ne ferait qu'ajouter une deuxième source de pollution atmosphérique et sonore en plus d'emprisonner St-Constant entre deux autoroutes.

Le tracé nord offre une meilleure gestion de la pollution des eaux de surface. L'eau de ruissellement contaminée par les rejets des véhicules motorisés et par le sel de déglacage subira un traitement complet avant d'être rejeté vers le réseau hydrographique. Sur le tracé sud, aucun contrôle n'est prévu. L'impact sur le milieu naturel serait alors des plus majeurs.

Quant aux déversements toxiques accidentels, sur le tracé nord, les substances pourront être captées et récupérées plus facilement. Au sud, les substances libérées dans la nature pourraient menacer les espèces vivantes et l'eau potable des puits artésiens du secteur.

Considérations sociales

Une autoroute sur le tracé sud ne servirait pas et ne serait pas utilisée par les citoyens des municipalités concernées. Aucun accès à l'autoroute n'est prévu pour les citoyens de St-Constant (route 209) et je ne crois pas que la rue St-Pierre puisse accueillir un plus gros débit de circulation. L'autoroute ne servirait qu'au transit. La 132 demeurerait congestionnée et toujours aussi utilisée. Plusieurs, fidèles à leurs habitudes ou par nécessité, continueront de circuler tout de même sur la 132. On devra de toute manière faire des travaux de réfection d'ici quelques années.

Au niveau du bruit, les promoteurs ont démontré que l'impact sonore sera beaucoup plus grand sur le tracé sud. On passerait de 45 dBA à 61-62 dBA, donc un impact fort. Une variation de 13 à 17 dBA augmenterait de 4 fois le niveau sonore actuel. De plus, comme l'autoroute serait en élévation sur 1 km, les ondes sonores retomberaient plus loin et affecteraient un plus grand nombre de résidents.

Selon la politique du ministère, le promoteur doit prévoir un aménagement pour atténuer l'impact sonore et ramener le niveau de bruit autour de 55 dBA. Les mesures d'atténuation proposées pour sauvegarder la tranquillité et la qualité de vie des résidents du secteur sud de St-Constant (qui ont choisi de vivre loin de la 132 justement) pourraient être la construction d'un mur de 3-4 m ou d'une butte.

Sur le tracé nord, l'augmentation anticipée des niveaux de bruits est plus faible que pour le tracé sud. Il serait possible de maintenir le niveau relativement stable et même de diminuer (par rapport à la situation actuelle) le nombre d'habitations soumises à des niveaux de bruit fort, moyen et faible grâce aux écrans anti-bruit et aux sections d'autoroute en dénivellation.

Au niveau de la qualité de l'air, la majorité des constituants pourraient être le double des niveaux actuels. Ils demeureraient cependant à l'intérieur des normes fixées par l'OMS. L'impact serait léger sur la population en général. De plus, le projet dans l'axe nord prévoit un programme de contrôle des émissions atmosphériques, de prise d'échantillonnage et d'analyse pour la qualité de l'air.

Le projet au nord remplit bien une des missions du ministère des transports qui est d'accroître la sécurité des usagers tout en rendant plus fonctionnel les infrastructures existantes. Cette route, avec ses 4 voies de circulation séparées par une voie centrale réservée aux virages à gauche, est très dangereuse. La sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes est sans cesse menacée. Ajouter à cela le nombre d'intersections, les problèmes de congestion et les virages à droite hasardeux vers certains commerces, et il est facile de comprendre qu'il est urgent d'apporter des correctifs à la 132.

L'impact au niveau esthétique est beaucoup plus grand sur le tracé sud que sur le tracé nord qui est déjà urbanisé.

Dans la partie est, les gens des rangs verraient leur champ visuel passer de l'infini ou presque à un talus d'autoroute. Dans la partie ouest, ils verraient leur rang qui monte pour passer au-dessus de l'autoroute. Adieu, la campagne bucolique...

Considérations agricoles

Dans le cas du tracé sud, 105 hectares en zone verte seront à exproprier ainsi que quelques résidences. 440 hectares de terres agricoles seront alors enclavés. Ailleurs au Québec, l'expérience a prouvé que le périmètre urbain crée une pression telle que la zone urbaine finit par absorber les terres enclavées, réduisant de façon insidieuse la superficie du territoire agricole.

Dans le cas où le tracé sud serait choisi, une demande devrait être déposée à la Commission de protection du territoire agricole. Les négociations pourraient grandement retarder la tenue du projet. En 1997, la loi de protection du territoire agricole a subi une importante réforme et est devenue beaucoup plus restrictive. En lien étroit avec la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, elle doit tenir compte des activités agricoles en plus de la zone verte comme tel. Comme il existe un espace disponible pour le projet en dehors de la zone agricole (art. 61.1), il serait illogique et peu probable que la Commission accède à cette demande. Ces terres agricoles de classe 2 figurent parmi les plus riches et productives pour l'agriculture au Québec. La Commission a le pouvoir et le devoir de limiter les possibilités de pressions qui mèneraient à l'étalement urbain dans le secteur sud.

Une carte descriptive des activités commerciales et industrielles le long de la 132 nous donne un portrait assez uniforme. On note une majorité d'activités commerciales et industrielles ainsi que des terrains en friche. Très peu de résidences sont directement sur la 132.

Depuis plusieurs années, on a exproprié et géré les nouvelles constructions le long de la 132 en fonction de la construction de l'autoroute 30. Le ministère des transports possède, depuis les années 1970, la majorité des terrains situés sur l'emprise nécessaire pour construire la 30. Dès 1985, les intentions du gouvernement en matière de projet de route dans la région sont claires. Elles prévoient l'autoroute dans l'axe de la 132.

Considérations économiques

Les commerçants semblent inquiets des conséquences qu'auraient la construction de l'autoroute sur leurs revenus. Le promoteur a évalué le manque à gagner à environ 2% de leur chiffre d'affaire durant la durée des travaux. Les québécois ont les habitudes bien ancrées. Les consommateurs continueront durant les travaux à s'approvisionner chez les commerçants où ils ont l'habitude d'aller même s'ils doivent prendre quelques minutes de plus ou faire un détour. Un client satisfait n'hésitera pas à faire quelques kilomètres sur une voie de service pour traverser une autoroute afin de se rendre chez un commerçant qui le sert bien.

Le flot de véhicules circulant sur l'autoroute constitue une clientèle potentielle. Si le tracé sud est choisi, ils iront s'approvisionner directement à Châteauguay.

Les coûts semblent plus élevés pour le tracé nord comparé au sud. C'est un impact négatif. Par contre, on doit tenir compte du fait qu'il faudra de toute façon effectuer des travaux de réfection sur la route 132 à très court terme.

Autres considérations

La démarche à mon sens est globalement très positive.

Des discussions entre le promoteur et les municipalités ont permis d'apporter certains correctifs au tracé, aux échangeurs routiers et à l'infrastructure.

Les questions des citoyens lors des audiences publiques ont permis de soulever des points intéressants. Elles ont exigé une recherche plus pointue sur certains éléments négligés ou peu développés.

Le ministère des transports en collaboration avec les conseils intermunicipaux de transport prévoit mettre en circulation des autobus supplémentaires pour décongestionner la zone des travaux et créer des parcs incitatifs temporaires pour les automobilistes.

Ma seule inquiétude concerne l'application de toutes ces mesures promises et ce, de façon efficace et dans un délai raisonnable pour le bien-être et la satisfaction de tous.

Finalement, pour toutes ces raisons, je crois que pour une intégration harmonieuse du projet dans l'environnement tant au niveau biophysique que social la place de l'autoroute 30 est sur la route 132 (tracé nord) tel que recommandé par le promoteur.

Francine Robidoux

Cette position rejoint également l'assentiment des citoyens suivants :

- Monsieur Frédéric Marotte
- Monsieur François Bellefleur
- Madame Nicole Major
- Monsieur Alain Dumais
- Madame Christiane Richer
- Madame Karina Nino
- Madame Ginette Bouchard
- Madame Andrée Dallaire
- Madame Nicole Lafontaine
- Madame Isabelle Demers