

164

DM56

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

**AUTOROUTE
30
Tronçon Candiac / Ste-Catherine**

**VOIE
DE
CONTOURNEMENT
OU
VOIE
DE
TRANSIT**

Mémoire présenté au Bureau d'audiences
Publiques sur l'environnement
(BAPE)

Mars 2002

Normand Laforce

UN PROJET D'AUTOROUTE MAL DIRIGÉ

Le projet d'autoroute en tranché que nous offre le Ministère des Transports du Québec est le plus bel exemple de ce qui n'est pas souhaité et pas souhaitable pour une multitude de raisons :

INTRODUCTION.....	3
DÉTÉRIORATION DE LA SANTÉ.....	3
Bruit.....	4
Air.....	4
Eau.....	4
SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	5
Accidents.....	5
Transport matières dangereuses.....	5
ÉCONOMIQUE.....	6
Coûts directs.....	6
Coûts indirects	7
Impacts & Développement.....	8
Coût social.....	9
POLITIQUE.....	9
Municipal.....	9
Agricole.....	10
CMM	11
CONCLUSION.....	12

INTRODUCTION

Nous n'avons ni le temps ni les compétences pour contester les études des spécialistes des divers ministères.

Par contre, nous pouvons affirmer que leurs arguments ne nous ont pas convaincu.

Nous avons trouvé très déplaisant que certains membres du MTQ et du BAPE dénigrent le projet sud à chaque occasion qui se présentait ou se suggérait des réponses - Vol. 7, page 31, ligne 1240, 1245, 1265. Exemples : Vol. 7, page 31, ligne 1235. Vol. 7, page 45, ligne 1810...

On ne nous a pas convaincu que pour rendre une route plus sécuritaire et plus fluide, il était nécessaire de construire une autoroute (Rapport Rocher, juin 1998) et, de surcroît, si elle est en dépression de 25' en milieu urbain, au centre de 4 villes (juin 2000).

Notre exposé n'a pas pour but de vous convaincre mais plutôt de vous alerter, de vous sensibiliser aux effets négatifs de ce projet.

Avant d'aller plus loin, nous voulons vous faire part d'une démarche que nous explorons présentement et qui devrait se concrétiser avant la fin de cette 2^{ième} partie des audiences soit : le dépôt d'une injonction interlocutoire ou opérationnelle concernant ce projet car, nous avons tout lieu de croire que le Ministre de l'environnement a été plus ou moins informé et qu'il n'a pas eu en main le vrai projet pour lequel il vous a donné mandat de procéder.

Nous croyons également que le BAPE vie la même incongruité... Ça frôle la fausse représentation.

SANTÉ ÉTUDE SUR LA SANTÉ (BRUIT, AIR, EAU)

Voir étude du Dr J. F. Lévesque - Minutes du BAPE, Vol. 5, page 5, ligne 205 @page 14, ligne 612.

Un élément comparatif majeur manque, c'est l'alternative 132 sud versus 30 sud : quelles en seraient les modifications? Ces éléments manquent au document et donc, l'analyse d'impact sur la santé ne comporte pas la totalité des scénarios possible. Alors, c'est une limitation qui va affecter l'étude sur la santé et l'étude d'impact environnemental.

BRUIT

Tracé Nord

Niveau actuel très élevé 60 @ 70 db le jour, 50 db la nuit. C'est au-delà des valeurs recommandées de OMS en 1996. Le rapport ne mentionne pas si ce sont des résidences ou des commerces qui sont affectés donc, absence de connaissances qui nous permettraient de savoir dans quelle mesure est-ce qu'on serait capable de diminuer le niveau de bruit? Dans quelle mesure est-ce que le passage des véhicules au sud plutôt qu'au nord et un certain allègement du trafic sur la 132 permettrait de réduire encore plus les niveaux de bruit qui sont actuellement inacceptables? On ne connaît pas ces réponses-là.

Ce qu'on sait, c'est qu'on arrivera difficilement à descendre sous 55db.

Tracé Sud

Niveau actuel 45db

Autoroute projetée passe à 230 mètres (760pieds) des résidences

Solutions : en surface, construire talus en terre de 4-5 mètres et ajouter plantation

en élévation, installer mur écran Acier/Bois ou Bois/Béton de 3-4 mètres

AIR

L'étude d'impact conclu à un impact négatif fort sur la qualité de l'air. On allait jusqu'au double des niveaux actuels.

Certaines études ont suggéré qu'il puisse y avoir des effets sur la santé, même à l'intérieur des normes. On doit faire la distinction entre des normes qui intègrent les aspects de santé versus les normes qui intègrent principalement d'autres aspects soient, économique, environnementaux, etc.

(Voir article du Washington Post ci-joint en annexe.)

On n'a même pas prévu de détecteurs / sondes pour vérifier la qualité de l'air aux abords de la future autoroute. Les coffres sont à sec ?

EAU

Risque de sels de déglacage (voir nouvelle législation), sols contaminés. Sur les 24 terrains contaminés notés sur l'emprise, il y en a une vingtaine dont la caractérisation de la contamination n'est pas faite donc, c'est difficile d'évaluer la quantité de contaminant et l'ampleur des risques qui y sont associés.

En conclusion, la limite des informations disponibles et le manque de données sur les alternatives gênent le jugement et font en sorte que l'impact global est difficilement quantifiable.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Actuellement : 45000 véhicules dont 13% (5800) sont des camions
Prévision 2016 = Augmentation 50% = 90000 véhicules

Si la 30 se fait au sud, il y aura 84000 véhicules

Acétate DA-26 : Contestable

(Voir Rapport A. Vizioli – Minutes du BAPE, Vol. 2, lignes 215 @ 890)

30 sud V.R.	30 nord V.R.
3400 véhicules	70000 véhicules
45-66 ACC	154 ACC
Aucune sortie	7 sorties
Aucune entrée	7 entrées
Majorité camions	Taux acc. Urbain 0,85

132 SQ	132 L. MOD	132 SQ L. MOD	132 M. MOD
72000 véh.	72000 véh.	50000 véh.	50000 véh.
547 ACC	431 ACC	299 ACC	207 ACC

Pour fin de comparaison, on n'a pas optimisé les modifications sur la 132 en 2016 advenant la 30 au sud. On a simplement modifié pour ramener à la moyenne nationale de 2.31 (Vol. 2, ligne 385 et 495).

- Est-ce que nous avons utilisé une route à quatre ou six voies?
- Avec muret central ou avec terre-plein?
- Combien de feux de circulation sur le trajet?
- A-t-on tenu compte des travaux devant être faits de l'échangeur de la route 15 jusqu'à la rivière La Tortue?

Conclusion : $60 + 207 = 267$ accidents si 30 au sud et 132 modifiée selon les règles de l'art (pas de bricolage)

TRANSPORT MATIÈRES DANGEREUSES

Selon Vedat Verter et Bahar Kara, ingénieurs de l'université McGill (La Presse, 10 avril 2000), on peut réduire substantiellement les risques

posés par le transport de matières dangereuses en détournant les camions sur des trajets plus éloignés des concentrations de population. Exemple : si un transporteur d'essence prend le chemin le plus court, il expose 74 000 personnes au risque d'un incident. S'il choisit une route afin d'éviter les risques, il n'exposera que 43 000 personnes. Pour diminuer les risques de 33%, un trajet augmente de 50% sauf qu'au Québec, le réseau autoroutier offre très peu de possibilité aux camionneurs d'emprunter des autoroutes plus isolées. Par la 20 ou la 40, ça change de beaucoup. Pour traverser la région de Montréal d'est en ouest, il n'y a que la Métropolitaine. Selon l'Association des camionneurs, la 30 serait peut-être la solution. (*La Presse 10 Avril, 2000*)

Les résidents de notre région sont exposés chaque année à près de 3000 camions transportant de l'essence, du pétrole, du mazout ou de l'alcool.

Le rapprochement de l'emprise et de la chaussée, dans le cas des échangeurs et des voies de service, se fera particulièrement sentir à l'extrémité nord de la rue Maçon et sur la rue Léo. En raison du cumul de multiples nuisances environnementales, la qualité de vie des résidents de ces deux secteurs sera fortement affectée par le projet.

Des résidences et des portions significatives de terrains seront expropriées. Répercussion fortement négatives.

Considérant que les propriétaires concernés seront dédommagés, l'impact résiduel est jugé faible. (*Rapport Roche, Juin 1998, p.240*)

Il est important de mentionner que depuis 1998, la surveillance n'est plus de juridiction provinciale mais de l'inter municipale. Un indice qui démontre une baisse de surveillance et, par ricochet, une augmentation des accidents.

1993 @ 1997 : 4000 contraventions 325 accidents

1998 @ 2000 : 1900 contraventions 360 accidents

(*Journal Le Reflet, Avril 2000*)

ÉCONOMIE

COÛTS DE CONSTRUCTION DIRECTS ET INDIRECTS

COÛTS DIRECTS

Coût de départ - 104 M\$ (*Rapport Roche, juin 1998*)

Coût 2002 - 178 M\$ (*Minutes du BAPE - Verville, MTQ, Vol. 4, page 9, lignes 350 @ 365*)

104 M\$... Autoroute en surface

178 M\$... Autoroute en dépression, Excluant autres coûts additionnels à venir (contamination, etc... et les coûts indirects)

COÛTS INDIRECTS (Non disponibles à ce jour)

Coûts attribuables en tout ou en partie aux travaux de voirie ou d'aménagement urbain que devront faire les villes pour se rattacher à l'autoroute projetée sur la 132.

Exemple :

- | | |
|---------------|---|
| Candiac | <ul style="list-style-type: none">- routes à rattacher au viaduc Carrousel- remodeler la butte anti-bruit |
| Delson | <ul style="list-style-type: none">- prolongement G.-Gagné nord jusqu'à Principale- amén. piste cyclable sous pont Riv.Tortue- réaménagement partiel de St-F. Xavier (4 voies)- construction d'une nouvelle route entre Stella-Jones et Parc Industriel- construction d'une nouvelle route entre Rte15 et Goodfellow |
| St-Constant | <ul style="list-style-type: none">- prolongement rue Maçon (projet Walmart)- construction 2^e voie de service à double sens |
| Ste-Catherine | <ul style="list-style-type: none">- prolongement rue Léo vers Parc Industriel- construction routes convergentes vers Léo- construction aqueduc niveau 1^{ère} avenue- construction d'un collecteur entre voie Maritime et rue St-Laurent |

Coûts estimés : 15 @ 20 M\$

.....

Selon le Rapport Roche, juin 1998, page 227...

Il serait possible de construire, au sud, une autoroute de 4 voies et, au nord, un boulevard urbain de 6 voies pour la modique somme de 185 M\$.

Deux routes pour le prix d'une!

ÉCONOMIE IMPACTS ET DÉVELOPPEMENT

Si la 132 a l'air de ce qu'elle est aujourd'hui, c'est la faute des gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux, ainsi que du Ministère des travaux publics.

150 hectares de terrains inexploitable et inexploités pendant 30 ans (*Voir Lenteigne, Minutes du BAPE, Vol. 3, page 30, ligne 1205*).

Depuis 1970, on a pris cette route en otage. Les acquisitions d'emprises par le MTQ ont mis un frein au développement urbain et économique de la route et de la région. C'est inconcevable que, pendant plus de 30 ans, on a obligé et/ou fortement conseillé les investisseurs potentiels à s'installer hors des emprises du MTQ; soit à plus de 200' de la route actuelle. On pourrait qualifier cela de développement sauvage ou de non développement.

Quel promoteur, investisseur, développeur risquerait de s'installer à 200 pieds d'une route en espérant qu'elle arrive au plus tôt?

Quelles histoires se sont fait raconter ceux qui ont pris le risque de s'y installer quand même? (Super C, Wallmart, Honda, etc.)

Qu'a-t-on dit à ceux qui ont exigé que la 30 se construise avant de débiter la construction de leur commerce? Vont-ils tenir promesse ou vont-ils partir s'établir ailleurs? A-t-il fallu nommer un viaduc à leur nom?

Ce sous-développement a appauvri les villes de centaines de millions de dollars en taxes non perçues et a privé les contribuables de services de toutes sortes qu'ils ont dû aller chercher ailleurs (Mail Champlain, Promenades St-Bruno, Carrefour Angrignon).

Qu'ont fait les villes pendant 30 ans... Rien sinon, se plaindre en cachette (ce n'est pas notre projet, c'est celui du MTQ) et, attendre que le projet soit plus sérieux et en profiter pour demander des....

Un des arguments majeurs du promoteur et des villes, pour favoriser le projet de la 30 sur la 132, était le développement économique (*Voir rapport Gilles Joubert, Minutes du BAPE, Vol. 3, pages 52 @ 55*).

Selon le porte-parole du comité inter-municipal, il y avait 900 000 M.C. à développer.

Ce qu'il n'a pas mentionné c'est que la construction de la 30 sur la 132 vient gruger 500 000 M.C.

J'espère que ce n'est pas ce qu'on appelle du développement durable

On mentionne que 15% des commerces pourraient faire faillite. Plusieurs commerces vont voir leur chiffre d'affaires baisser de 25% (surtout pendant la construction).

COÛT SOCIAL

Avons-nous les moyens de ne pas profiter d'une occasion semblable?
Avons-nous les moyens pour payer les soins médicaux ?
Avons-nous les moyens pour instruire la prochaine génération ?
Avons-nous les moyens d'héberger et d'accompagner la génération qui nous quitte ?

NON .

Et nos gouvernants non plus .

Cette genre d'autoroute est contesté dans beaucoup de villes nord-américaines : Boston, Milwaukee, Hartford, Pittsburg, Oakland.

Cette autoroute c'est une fissure au centre de nos 4 villes.

Cette autoroute c'est une fissure au centre de la future ville.

Non, ce n'est pas une fissure, c'est un mur. Un mur psychologique mais un mur quand même.

Cette autoroute changera radicalement la façon de se déplacer des citoyens que ce soit en auto, en vélo ou à pied.

Cette autoroute c'est un chantier de construction de 3 à 5 ans.

L'autoroute en milieu rurale, au sud, c'est 2 ans de travaux **incognito**

POLITIQUE MUNICIPAL

35 ans de retard... c'est irréparable.

35 ans sans nous consulter...c'est impardonnable.

Sous la pression des gouvernements supérieurs et du MTQ, on exige une résolution commune et unanime des 4 villes.

Commune oui, unanime on en doute.....

Résolution à l'unanimité fragile... 1 pour, 1 contre, 1 indécis, 1???

Sous la pression du MTQ... « C'est ça, ou vous hériterez de la 132 »... C'est à prendre ou à laisser Chantage! (Voir Rapport Roche, Annexe 1, réunion 9 décembre 1997, MRC/MTQ, réf. Minutes du BAPE, Vol. 4, page 30, ligne 1220).

Du côté des villes, on profite du BAPE pour le prendre à témoin des négociations en cours.

On se permet de dire (Minutes du BAPE, Vol. 2, page 40, lignes 1635 @ 1653) : « il y a une série de conditions qui font en sorte que le comité des villes en est arrivé à ces conclusions-là, lesquelles conditions sont toutes inter reliées et ne peuvent pas s'isoler une des autres. C'est une série d'éléments qui, mis ensemble, font en sorte que le projet devient, pour le comité, un projet pour lequel il peut endosser le projet du MTQ »... c'est à prendre ou à laisser.... Chantage

AGRICOLE

Terre agricole... Sacrée

La terre ne nous appartient pas, nous l'empruntons à nos enfants... Nous devrions leur remettre pour qu'ils puissent en profiter à leur tour.

Superficie totale agricole MRC Roussillon : 28 000 hectares
Superficie nécessaire pour 30 au sud : 80 hectares... 3/10 de 1%
Sur le tracé total de la 30, de Bécancour à Vaudreuil, sur 151 km, 95% (143,5km) est en zone agricole. Le 5% ou 7.7km à compléter entre Candiac et Ste-Catherine est en territoire urbain bâti.

Loi agricole changée en 1997 sans égards à l'autoroute qui s'en vient.

Est-ce que les villes de Candiac, Delson, St-Constant et Ste-Catherine ont au moins tenté de faire accepter par la CPTAQ que le tracé passe au sud ? Y-a-t-il eu une demande officielle de déposée ? Ils dormaient aux gaz ? Ils avaient peur de l'UPA ?

L'aménagement du territoire c'est un exercice politique, il faut viser la concertation entre les différents acteurs en présence. (Minutes BAPE, Vol 3, p.66 Michel Séguin)

1^{er} schéma d'aménagement 1985... 30 au sud, adopté par la MRC, adopté et signé par le gouvernement.

2^{ème} schéma d'aménagement 2000... 30 au nord, adopté par la MRC mais, pas adopté ni signé par le gouvernement.

Tout de même bizarre que le comité consultatif agricole qui a en sorte décidé du sort de la 30 au nord, n'inclus aucune personne des villes concernées (*Voir dossier BAPE, DA 25*). Peur. Hypocrisie

Tout de même bizarre que la table de concertation des préfets de la Montérégie adopte une résolution sur la priorisation de l'autoroute 30 sans qu'aucun représentant élu des quatre villes concernées ne soient présent . Peur. Hypocrisie

CMM

Autoroute pour désengorger Montréal... Oui

Autoroute pour contourner Montréal... Oui mais, aussi pour contourner nos 4 villes.

Les véritables raisons de la venue de la 30 ne sont pas pour le bénéfice de nos quatre villes. C'est pour tout ce qui gravite autour et seulement pour ceux qui gravitent autour.

Si l'autoroute en tranché n'est pas acceptable pour Montréal pourquoi le serait-elle pour nous ?

C'est le projet du Sommet socio-économique de la Montérégie en 1987.

C'est le projet de l'entente cadre de la Montérégie suite à la tenue de la Conférence Biennale et signé par le gouvernement en 1990.

C'est le projet et le tracé qui a fait consensus entre le milieu et le MTQ à l'automne 1993.

Projet reconfirmé comme prioritaire lors de la réalisation de la Planification stratégique de la Montérégie en 1993-94

Projet prioritaire de la 2^e entente cadre de la Montérégie en 1995

Projet prioritaire lors du « Chantier sur l'économie et l'emploi » 1996.

Attendu que le BAPE et la CPTAQ ont émis au printemps 1998 un avis favorable au prolongement de la 30 de Châteauguay à Vaudreuil

Attendu que le MAM a confirmé en Janvier 1999 l'entrée en vigueur du RCI pour le tracé situé dans la MRC Beauharnois-Salaberry.

Attendu qu'en Mai 1999, un CAR a été émis pour prolonger la 30 de Châteauguay à Vaudreuil.

Attendu qu'en Janvier 2000, la Société fédérale des ponts Jacques Cartier Et Champlain a recommandé de compléter la 30 comme solution à la congestion dans la grande région de Montréal.

Candiac, Delson, St-Constant, Ste-Catherine tassez-vous *

CONCLUSION

Nous sommes convaincu que le concept de boulevard urbain revu et corrigé (132) offre la meilleure solution pour le développement et le rayonnement de notre région. Il pourra respecter la fluidité et la sécurité tant souhaité par tous les paliers de gouvernement. Il offre également une nouvelle opportunité de revitaliser de façon cohérente une route et un espace commercial trop longtemps abandonné à lui-même. Il pourra intégrer de façon cohérente par son aménagement, tous les modes de transport : autos, camions, autobus, bicyclette, piétons.

Combiné à...

La voie de contournement (sud), tout en dégagant le boulevard du trafic lourd et de transit, permettra aux régions qui nous entourent des déplacements plus rapides, plus sécuritaires et plus économiques.

Nous sommes convaincu qu'avec un peu de bonne volonté de la part de tous les intervenants nous pourrions résoudre définitivement un problème qui perdure depuis trop longtemps.

L'aménagement du territoire c'est un exercice politique, il faut viser la concertation entre les différents intervenants en présence. Fini le chacun pour soi, fini les guerres de clocher, unissons nous pour le bien de tous. Nous pourrions bientôt ne former qu'une ville.

Pour ce qui est des coûts, le projet qui nous est présenté se compare avantageusement.

Notre-Dame par MTQ : 263M\$...31M\$/km

Notre-Dame par VdeM : 163M\$...20M\$/km

La somme de 185M\$ mentionnée dans le rapport nous semble justifiée, Soit 12M\$/km. Deux routes.