

CASE POSTALE 3
VILLE STE CATHERINE, QC
JOL 1E0
TÉL.: 450-632-5655
FAX: 450-632-8081

COMITÉ DE LA 30 SUD INC

STE CATHERINE, le 21 mars 2002

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575 rue Saint Amable, Qc G1R 6A6

164

DM66

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports
Sainte-Catherine 6211-06-0H5

Cher Madame,

Mémoire présenté aux audiences Publiques sur l'environnement.

Cordialement,



Pierre Arcouette
Président

OUI à la 
Non sur la 132
Comité pour l'autoroute 30 au Sud inc.

1. -PRÉSENTATION DU SIGNATAIRE

Afin de bien situer le BAPE sur notre raison d'être et sur nos intentions, nous aimerions présenter un bref rappel chronologique, sorte de mise en situation, de la création du Comité pour l'autoroute 30 au Sud Inc. et de l'environnement dans lequel il a évolué.

1998:- Le Ministère des transports du Québec présente son projet de prolongation de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132 à la Salle municipale de Saint-Constant. Le promoteur présente alors 2 tracés dont un au nord, un au sud. La soirée est mal organisée et l'information difficile à obtenir.

2000:- La firme Daniel Gauthier et Associés mandatée par les municipalités de Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson et Candiac présente les résultats de son analyse de l'impact du prolongement de l'autoroute 30 sur le milieu ¹ à l'Association des gens d'affaires de Roussillon. Ces derniers manifestent en majorité leur profond désaccord. Conscientisés par l'ampleur du projet, son concept et les impacts majeurs qui s'ensuivent quelques citoyens se mobilisent pour obtenir plus d'information sur le projet auprès de leur municipalité. Les démarches sont vaines. L'obtention de documents est difficile voire impossible.

- Le Comité pour l'autoroute 30 au Sud Inc. voit le jour. Il se donne pour mandat de défendre la qualité de vie des citoyens, l'environnement, et la sauvegarde des PME touchés par le projet. Une longue lutte s'amorce alors pour obtenir toute l'information disponible sur ledit projet, le Comité faisant face à beaucoup de résistance et de non transparence de la part des élus municipaux et du promoteur. (Annexe1- Transparence)

- Le Comité engage des pourparlers avec le Ministre Chevrette. Ce dernier promet de remettre les documents. Après moult argumentations, certains documents deviennent disponibles.

27 Novembre 2001 au 11 janvier 2002:- Période d'information et de consultation publiques.

12 décembre 2001:- Lors de la séance d'information, le Comité remarque des incohérences dans les informations transmises et l'incapacité du promoteur à répondre à ses questions.

¹. Daniel Gauthier et associés: Municipalités de Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson, et Candiac. Analyse de l'impact de l'autoroute 30 sur le milieu. Rapport final préliminaire dossier #898-7848. 16 novembre 1998.

27 février 2002, le Comité pour la 30 Sud Inc. remet une pétition de 14,000 noms au député de Orford M. Robert Benoît. Ce dernier la dépose à l'Assemblée nationale le 13 mars 2002.

Ainsi, depuis plus de deux ans maintenant, le comité se bat pour obtenir le plus de transparence possible dans ce dossier afin de mieux protéger et préserver les rares acquis de la communauté touchée par le projet. Le comité entend maintenant présenter son point de vue ainsi que ses préoccupations sur le projet.

2. UN PROJET TRÈS DISCUTABLE

Le promoteur présente son projet en insistant:

- 2.1- sur le fait que le parachèvement de l'autoroute 30 est une nécessité économique et sociale primordiale reconnue par divers organismes (Plan de gestion des déplacements de Montréal, Plan de transport de la Montérégie, Conseil régional de développement de la Montérégie, Commission Nicolet).
- 2.2- sur le fait que l'on doit rendre plus sécuritaire la route 132.
- 2.3- sur le fait que le gouvernement possède déjà l'emprise (soit l'axe de la route 132)
- 2.4- sur le fait que plusieurs rencontres de travail ont eu lieu avec les élus et le personnel technique des villes, avec différents ministères, avec l'Union des Producteurs agricoles, des séances d'information publique ont été tenues et ce, afin de bonifier l'étude d'impact complétée en 1998. Enfin bref, le promoteur travaille très fort depuis 1998 pour faire accepter ce projet.

Le comité quant à lui pense qu'en ce qui a trait au point:

- 2.1- Que tous les agents ou organismes cités veuillent le parachèvement de l'autoroute 30 dans les plus brefs délais possibles ne fait que confirmer l'existence du besoin mais ne cautionne en rien le concept et l'emplacement retenu ou la façon choisie par le promoteur de répondre à ce besoin. En fait, une autoroute en tranchée signifie pour les communautés concernées une véritable entaille, sorte de coupure dans le réseautage intermunicipal qu'elles entretiennent (que l'on pense aux associations sportives, aux activités communautaires, aux relations familiales, aux habitudes liées au travail, à la garderie, au magasinage). La route 132 ce n'est pas qu'une route c'est pour le tissu urbain et social dans lequel elle s'insère une véritable artère qui génère et entretient plusieurs activités. La route 132 n'est pas qu'une route gouvernementale nationale sans âme, elle est une route locale réappropriée par les commerçants et les résidents. Elle est un véritable point de repère géographique, une porte d'entrée pour plusieurs de nos villes.
- 2.2- Que l'on veuille rendre la route 132 plus sécuritaire est fort louable, mais encore là on peut questionner la façon de le faire. En effet, est-il nécessaire et justifiable de solutionner un problème de sécurité par une autoroute, qui plus

est en tranchée? L'a-t-on fait ailleurs pour toutes les autres routes nationales posant des problèmes de sécurité? A-t-on vraiment la preuve qu'une autoroute, en tranchée ou non, est plus sécuritaire qu'un boulevard urbain bien aménagé? Ainsi, tel que rapporté par M. Robert Perreault à propos de la problématique de la rue Notre-Dame n'existe-t-il pas:

"une étude de la firme SNC/Deluc citée par le plan d'action 1988-1998 du MTQ et qui concluait que la chaussée de l'autoroute Décarie est cause parfois d'accidents car elle devient très glissante lorsque les pluies fines transforment en boue la poussière qui s'y est accumulée... Cette situation, concluait l'étude, se produit parce que l'autoroute Décarie est en tranchée."²

Quoiqu'il en soit, le promoteur ne nous a pas convaincu.

2.3- Le promoteur possède déjà l'emprise.

Que gagne le promoteur à détenir l'emprise ?

Du temps il va de soi, des revenus engendrés depuis l'acquisition de cette emprise.

Que perd le promoteur à détenir ladite emprise?

- Des coûts exorbitants pour réaliser un ouvrage d'ingénierie majeur lourd en conséquences sur la vie des gens concernés, sur l'environnement touché, sur le développement durable et se traduisant par un calendrier de travail s'échelonnant sur trois à cinq ans.
- Une communauté fortement touchée et lourdement handicapée pendant et après la construction.
- Des problématiques majeures et les coûts qu'elles engendrent reliées à la qualité de vie, à la qualité de l'air, aux sites contaminés, à la nappe phréatique, aux zones inondables, aux cours d'eau, au fleuve, aux terres humides, à la gestion d'équipements sophistiqués, aux répercussions sur l'interrelation avec la réserve de Kahnawake.

Certes, le gouvernement détient cette emprise, mais elle coûte trop cher: trop en coûts humains, trop en coûts sociaux, trop en coûts techniques, trop en coûts environnementaux et ce, à court, à moyen et à très long terme.

D'ailleurs, si l'on veut bien comprendre la dynamique entourant le facteur emprise,

². La Presse, jeudi 14 mars 2002 Cahier E p. E1,E3. Robert Perreault tire à boulets rouges sur le ministère des Transports. Un article de Bruno Bisson.

est-ce qu'on ne doit pas commencer par admettre que l'autoroute 30, soit la route de l'acier, est une idée de projet qui remonte à plus de trente ans, est-ce qu'alors le mot d'ordre n'était pas de remplacer la route 132 par cette autoroute et ce, d'un point à l'autre du projet? N'était-ce pas il y a trente ans? Le concept s'applique t-il toujours à notre nouvelle réalité? N'est-ce pas le Ministère des Transports lui-même qui admet dans le document (Plan de gestion des déplacements -Région métropolitaine de Montréal- Avril 2000) et nous citons:

"Les contextes social et économique évoluent très rapidement et les besoins en transport ne sont plus les mêmes qu'il y a trente ans. Les changements observés ces dernières années en matière d'économie et d'emploi ont entraîné une remise en question des formes de développement de la métropole, mais aussi des transports et plus précisément, une réflexion sur les nouvelles façons de gérer les déplacements"³

2.4- Des réunions, il y en a eu et beaucoup, mais malheureusement elles ont souvent été faites de façon fort discutable. Que nous ayons eu à nous battre pour obtenir des dossiers d'intérêt public est fort inquiétant. Qu'il y ait eu beaucoup de négociations derrière des portes closes est également troublant.

En définitive,

- nous considérons que le concept retenu, soit une autoroute et qui plus est une autoroute en tranchée dans un milieu urbain établi constitue pour les communautés concernées et pour l'environnement touché une menace réelle, source de stress et de préoccupations majeures sur lesquelles nous revenons de façon plus précise et élaborée dans le chapitre suivant.
- nous considérons tous les coûts (humains, sociaux, environnementaux, techniques) engendrés par l'autoroute 30 sur la 132 comme étant non seulement très élevés mais également inacceptables et ce, d'autant plus qu'ils dépassent largement et ce, à tous les niveaux, les coûts engendrés par le tracé au Sud.
- nous n'acceptons pas l'affirmation voulant que passer en milieu urbain est de moindre impact que de passer en milieu agricole. En aménagement du territoire, toutes les réalités sont importantes. De plus dans le cas qui nous intéresse, faut-il le rappeler, les hectares touchés ne sont pas et ne constituent pas le coeur de la

³. MTQ. Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal. Avril 2000. P.3

zone agricole. (En fait, il n'y a que 60 hectares agricoles). Ils sont en périphérie de la zone agricole et en périphérie du futur développement projeté de Saint-Constant. En fait, il y aurait de fortes chances que l'autoroute 30 au Sud devienne elle-même une zone tampon entre le développement résidentiel projeté de Saint-Constant et la zone agricole.

3. DES PRÉOCCUPATIONS MAJEURES

3.1 La Qualité de vie d'une communauté

Depuis les débuts de sa fondation, le Comité est fortement préoccupé par les répercussions qu'engendre une telle infrastructure sur la qualité de vie des citoyens de la communauté concernée.

Le concept: une source de stress

Le promoteur affirme: - ce n'est pas Décarie, Décarie c'est une emprise de 50 mètres, ici nous avons une emprise de 100 mètres.
- ce n'est pas Décarie, c'est une toute nouvelle façon de faire...

Dans notre subconscient, une tranchée rappelle l'autoroute Décarie. L'autoroute Décarie pour quiconque la connaît un peu, c'est une source de bruit sourd constante (impact sonore), c'est une forte congestion (irritabilité,agressivité, insécurité, perte de contrôle de notre gestion du temps compte tenu du trafic..) , c'est l'obligation de négocier des entrées et des sorties avec les camions lourds (stress), c'est une source de poussière incommensurable (pollution et les impacts qui s'en suivent sur la santé des gens). L'autoroute Décarie c'est physiquement et psychologiquement une tranchée dans la trame urbaine c'est une entaille, une cicatrice, une anomalie, une anormalité, c'est le bris du paysage urbain. L'autoroute Décarie c'est aussi des voies de service encombrées à l'allure délabrée. Enfin, c'est un gouffre monétaire, une taxe sur notre environnement, une erreur à ne pas répéter.

De plus, comme le mentionne la Ville de Montréal:

"Pour l'ancien résidant des rues limitrophes au boulevard Décarie, pour l'agent d'immeubles, pour le promoteur immobilier ou pour le montréalais averti, il est d'une évidence totale que la dégradation des qualités environnementales engendrée par l'autoroute Décarie a rendu ce secteur moins attrayant. La valeur foncière des résidences adjacentes est tombée, les commerces situés à proximité ont fermés, les tentatives de nouvelles activités commerciales n'ont pas été fructueuses. Toute l'activité immobilière a été perturbée depuis plus de trente à quarante ans. Il existe bien aujourd'hui un redémarrage des complexes à bureaux dans le secteur de l'échangeur Décarie, mais après combien de temps et à quel prix pour l'économie."⁴

⁴. Ville de Montréal: LA RUE NOTRE-DAME: UN NOUVEAU BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL ENTRE L'EST ET LE CENTRE-VILLE. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Janvier 2002. P.39.

Une autoroute et qui plus est une autoroute en tranchée dans notre petite communauté,

- c'est la fin certaine d'une façon de vivre,
- c'est l'éradication de l'artère principale de notre activité économique,
- c'est la déstructuration non désirée et imposée de nos allées et venues - notre communauté ayant en effet de très fortes relations intermunicipales que ce soit au niveau des activités économiques, au niveau des activités sportives (soccer, baseball, hockey) au niveau des activités communautaires (voir plan...) et de nos relations sociales,
- c'est une atteinte à notre quiétude. Personne ne peut nous démontrer qu'elle sera l'étendue des débordements routiers sur la trame urbaine actuelle. Que l'on pense à la congestion dans les rues de Saint-Lambert limitrophes à l'entrée du pont Victoria, ou aux transversales du boulevard Métropolitain. C'est l'incrédulité devant les voies de contournement identifiées: Marie-Victorin qui présente déjà des problèmes de congestion et où l'on recense des écoles, des parcs, des résidences pour personnes âgées, une rue qui plus est riveraine du fleuve Saint-Laurent et qui traverse la rivière La Tortue. La rue Saint-Régis où l'on recense des écoles, des parcs, des résidences et un centre communautaire.
- c'est une source anticipée de stress, d'inquiétude, de frustration et d'impuissance. Nous avons en effet le sentiment profond de ne pas être écoutés. Pourquoi, en 2002 dans le contexte du développement durable devrions-nous accepter une telle source de stress? Pourquoi accepterions-nous de changer nos habitudes de vie? Pourquoi devrions-nous craindre pour notre revenu? Au nom de quoi notre vie urbaine et sociale devrait-elle être perturbée?

En fait, lorsque le Dr. Jean-Frédéric Lévesque affirme lors de sa présentation à l'audience publique et nous citons:

*L'impact principal sur la santé passe via le stress que peut générer une perception de la qualité de vie négative et le sentiment d'autocontrôle, qui fait en sorte que la personne peut sentir qu'elle peut gérer le stress ou que le stress se trouve imposé envers la personne. Donc, les situations où les gens ont peu de contrôle sur les éléments stressants, plusieurs études ont démontré qu'il y a avoir des effets sur la santé associés à ce stress-là.*⁵

nous pouvons rétorquer haut et fort que :

Nous avons le sentiment non pas d'avoir peu de contrôle mais aucun contrôle sur un élément que nous trouvons très très stressant et qui nous est imposé. Par conséquent nous sommes inquiets pour notre santé.

⁵. Transcriptions du BAPE, séance de la soirée du 20 février 2002, page 6, lignes 230 à 235.

La réalisation du projet

Dans le cas échéant où le gouvernement donnerait son aval à ce projet, le promoteur prévoit un calendrier de travail s'échelonnant sur 3 à 5 ans. Par la nature du projet, des travaux de déblaiement, de remblaiement, de dynamitage, l'installation de stations de pompage seront entre autres accomplis. Nous estimons que 3 à 5 ans de travaux d'ingénierie majeure, ça se traduit dans la réalité:

- par le bris total de notre façon de vivre,
- par le stress de perdre son entreprise, sa clientèle,
- par des inquiétudes réelles concernant d'une part la façon dont seront gérés les sites contaminés et d'autre part l'avenir de la communauté et de ses citoyens,
- par un " impact important qui va être présent durant la construction, que ce soit en termes de niveau de bruit moyen ou en termes de niveau de bruit par impact. Donc, il y aura certainement des détonations, par exemple qui vont créer des niveaux de bruit importants et les analyses d'impact suggèrent que cet impact-là est important."⁶
- par la frustration de se demander constamment pourquoi le tracé nord qui est une véritable ingérence dans nos vies et dans notre environnement a été préféré au tracé sud qui requiert un cahier de charges beaucoup moins lourd et un calendrier de travail beaucoup plus court.

En fait, nous oserions affirmer qu'il n'y a rien de pire pour un être humain bien pensant que d'essayer de comprendre pourquoi l'impensable est volontairement choisi et ce, au détriment d'une communauté de 64,000 habitants. Y-a-t-il quelqu'un qui s'est sérieusement penché sur ce qu'allait être notre vie durant ces trois à cinq années de chantier de construction majeure?

La pollution sonore

Le promoteur nous propose:

- Des chiffres et encore des chiffres.
- Une étude d'impact reposant sur un tracé différent de celui qui a été présenté dans les documents de consultation.
- Une petite brochure "**Mieux s'entendre avec le bruit routier**" produite par le MTQ où l'on y apprend entre autres choses qu' un camion lourd est aussi bruyant que vingt voitures.
- Des normes moins sévères que celle du ministère de l'environnement, et de

⁶ Transcriptions du BAPE, séance de la soirée du 20 février 2002, page 8, lignes 320 à 325.

l'organisme de santé mondiale.

- Des affirmations voulant que le trafic soit tellement fluide qu'il n'y aura pas d'incidence sonore.

Le Comité estime que:

- Le promoteur nous inonde de chiffres qu'il articule avec plus ou moins d'aisance. Nous aurions apprécié une information présentée plus clairement et plus succinctement. En fait, nous avons déjà un piètre climat sonore, non loin de la pollution sonore, et les gains "éventuels" qu'on nous présente sont peu convaincants. Ainsi, le promoteur parle constamment des répercussions positives sur le climat sonore d'une autoroute en dépression mais mentionne rarement les voies de service et les répercussions de ces dernières sur le climat sonore. Qu'en est-il des différents niveaux de route présents dans le projet? M. Jean Paré commissaire a d'ailleurs posé la question:

- J'aimerais vous entendre sur deux choses, peut-être, madame Gamache. Pouvez-vous comparer la dispersion de l'impact sonore selon qu'une route est à niveau, en dépression ou sur une super structure? Est-ce que l'impact est différent quant à sa distance ou son intensité?

le promoteur a répondu:

Oui, c'est vrai que l'impact est différent. Une route en élévation, généralement, si on est près de cette route-là, les ondes ont tendance- vont quand même remonter plus loin, si on peut dire. Comme, par exemple, je prends l'autoroute Métropolitaine à Montréal. Si on est très près on va entendre surtout la voie de service. L'auto-route Métropolitaine, on va l'entendre si on est peut-être à un demi kilomètre. Dans ce cas-là, on va bien voir les sources et c'est plus ça qu'on va entendre à ce moment-là..... Ce que je vous dirais, quand on a une route qui est au-même niveau que les résidences, c'est sûr que les ondes sonores vont se rendre directement à la maison. Si on prend toujours l'effet sur la première rangée de maisons parce que, après il y a l'atténuation qui est due aux rangées de maisons derrière. Donc, il n'ya pas d'atténuation dans le cas d'une route qui est au même niveau que les maisons.⁷

Par conséquent, nous devons être conscients qu'il y aura du bruit engendré par les voies de service (répercussions sur les premiers mètres limitrophes), du bruit engendré par les viaducs (répercussions projetées à 500 mètres plus loin, par exemple, pour ce qui est du viaduc Saint-Pierre- Des Écluses impact sonore sur les résidences de l'arrondissement...), du bruit engendré par l'autoroute en dépression elle-même, car tôt ou tard, cette autoroute verra sa fluidité de trafic se restreindre. Ainsi;

" Selon les études du Texas Transportation Institute, il est démontré que toute augmentation de 1% de voie-kilomètres génère une augmentation de 0,9% des débits de circulation sur une période de moins de cinq ans. Ainsi, toute augmentation de la capacité à une route ne réussit pas à réduire la

⁷. Transcriptions du BAPE, séance de l'après-midi du 21 février 2002, pages 45- 46, lignes 1845 à 1857, 1871 à 1876.

congestion dans un court laps de temps."⁸

En définitive, nous nous rendons compte que le projet n'améliore en rien le climat sonore actuel.

- Nous n'acceptons pas, d'un point de vue méthodologique, que l'étude d'impact réalisée par la firme Dessau-Soprin ait été faite en tenant compte d'un tracé différent de celui retenu à des fins de consultation.

- Nous aurions apprécié et ce, également d'un point de vue méthodologique, que tous les scénarios possibles aient été étudiés avec sérieux. Ainsi, lors de l'audience publique,

M. Normand Laforce demande:

Il y aurait peut-être un autre aspect à regarder, c'est le niveau sonore sur la 132 si jamais il y a une autoroute au sud. On n'a pas fait cette simulation-là.

le promoteur répond:

L'exercice est assez facile à faire parce qu'on a estimé qu'il resterait, je pense, c'est 50 000 véhicules environ sur la 132, ce qui est à peu près la situation existante. Donc, les niveaux sonores ne varieraient pas énormément, à moins évidemment que tous les camions décident de passer sur la 30, ce qui ne serait pas non plus évident. Donc, ça serait à peu près un statu quo si on construit l'autoroute au sud.⁹

Il est difficile d'accepter une argumentation aussi flottante, ainsi, d'un côté l'exercice est facile à faire, et de l'autre il n'est pas évident. Alors est-ce facile ou non ? Si ça n'est pas évident, pourquoi ne pas demander du temps pour évaluer sérieusement le scénario. Un scénario, qui soit dit en passant, aurait dû non seulement être envisagé mais sérieusement étudié. D'autre part, peut-on oui ou non estimer le pourcentage de véhicules lourds qui emprunteraient l'autoroute 30 option sud versus le pourcentage de véhicules lourds qui continueraient de transiter par la 132? N'a-t-on pas fait de plan de camionnage? N'existe-t-il pas par ailleurs des mesures incitatives pour limiter le transit des véhicules lourds sur les boulevards urbains?

D'autre part, comme l'a fait remarqué le Dr. J.F. Lévesque lors de l'audience publique:

⁸. Ville de Montréal. La rue Notre-Dame: Un nouveau boulevard urbain multimodal entre l'est et le centre-ville. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Janvier 2002.

⁹. Transcriptions du BAPE, séance de l'après-midi du 21 février 2002, page 58, lignes 2365 à 2375.

"Il faut noter encore une fois donc qu'on a une absence de connaissance sur le scénario de route 132 modifiée si on optait pour le tracé sud. Donc, 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 permettraient de réduire encore plus les niveaux de bruit qui sont actuellement inacceptables? On ne connaît pas cette réponse-là.

Alors, comme je l'ai dit, les niveaux actuels sont déjà trop élevés. Et donc, on a une incertitude quant à la possibilité de réduire les niveaux sous les normes ou au moins de les approcher des normes, qui ferait en sorte que ce milieu de vie là, en termes de bruit, serait moins dommageable pour la santé."¹⁰

- Dans la petite brochure "Mieux s'entendre avec le bruit routier " le MTQ affirme en page 11 qu'un camion lourd est aussi bruyant que 20 voitures. N'y a-t-il pas lieu d'être inquiets quand on a estimé à 2,000, 000 la cohorte de véhicules lourds sur le tracé nord?

- Lors de la séance de la soirée du 21 février 2002, M. Michel Mailhot, adjoint au ministre de l'environnement, a émis des réserves sur la politique du MTQ sur le bruit et nous citons:

C'est que comme le ministère des transports l'a mentionné, ils ont une politique concernant le bruit. J'aimerais mentionner que c'est une politique qui est du ministère des Transports et non pas de l'Environnement. On a un peu de réserve quant à la façon de procéder.... Et effectivement, comme même le MSSS ou plutôt la Régie régionale l'a mentionné, eux aussi constatent que, comme nous, c'est un climat qui est problématique à plusieurs endroits, pour ne pas dire inacceptable. Et même l'Organisation mondiale de la santé est encore plus sévère par rapport à ça. Il existe d'autres critères qui sont utilisés. Comme, par exemple, la Société centrale d'hypothèques et de logement utilise aussi le critère de 55 décibels. Mais lorsque c'est au-dessus de 55 décibels, ils jugent ça inacceptable, à moins qu'il n'y ait isolation additionnelle des maisons.¹¹

Par conséquent, nous estimons qu'il serait peut-être préférable, pour le bien de tous, qu'à l'avenir en ce qui a trait à la politique sur le bruit que les normes établies par l'Organisation mondiale de la santé aient préséance sur toutes les autres et que le MTQ s'y conforme à la lettre.

- La légendaire fluidité du trafic. Un argument plus qu'hypothétique. Comment peut-on nous présenter un tel argument, alors que l'on sait très bien, et cela a été

¹⁰. Transcriptions du BAPE, séance de la soirée du 20 février 2002, page 8, lignes 308 à 319.

¹¹. Transcriptions du BAPE, séance de la soirée du 21 février 2002, page 108, lignes 4405-4410, 4421-4430.

prouvé que toute route voit tôt ou tard s'accroître son achalandage, et par conséquent une hausse de la congestion.

En matière de climat sonore, nous pouvons donc affirmer que non seulement le projet n'améliore en rien notre situation, mais qu'il plus est contribuera à sa détérioration. Par conséquent, nous sommes très inquiets, et nous n'acceptons pas la façon avec laquelle le promoteur a traité un point aussi capital pour notre santé que celui du bruit.

La qualité de l'air

Le promoteur nous propose

- des chiffres,
- une présentation très insatisfaisante du point de vue de la vulgarisation,
- une argumentation qui repose sur des prémisses que nous trouvons discutables. (la légendaire fluidité du trafic entre autre choses)

Le comité quant à lui est très inquiet et préoccupé par:

- L'étude d'impact Roche qui stipule:

L'augmentation du trafic routier sur l'autoroute 30, dans l'axe de l'actuelle route 132, entraînera en 2016 des émissions de contaminants supérieures à celles dégagées en 1996 et ce, malgré des améliorations technologiques aux véhicules leur permettant de réduire leurs émissions sur une base unitaire...

Cette augmentation des émissions aura pour effet une détérioration de la qualité de l'air dans le secteur étudié, surtout en ce qui concerne les oxydes d'azote, dont les concentrations se rapprocheront, sur une base horaire, des maxima autorisés par le Règlement sur la qualité de l'atmosphère....

On doit également noter que l'interaction complexe entre les oxydes d'azote et les hydrocarbures a pour conséquence une augmentation de la génération d'ozone, qui est un contaminant irritant pour les voies respiratoires. Comme dans la zone d'étude on assiste déjà à des dépassements de la norme d'air ambiant pour ce contaminant (oxydes d'azote), il est vraisemblable que la mise en service de l'autoroute 30 dans le secteur visé aura pour effet de détériorer encore davantage cette situation.¹²

- L'étude de l'Association médicale américaine

¹². MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport final, juin 1998. Projet: 18677. P. 246.

" qui révèle que les habitants des grands centres urbains aux prises avec des problèmes de pollution de l'air, ont des risques plus élevés de contracter un cancer du poumon, devrait inciter nos gouvernements à agir dès maintenant, soutient l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique". (AQLPA)¹³.

et qui nous apprend que:

"Les fines particules sont des composés et des polluants produits par la combustion dans des centrales, des raffineries, par des camions diesel et des autobus. Ils sont si minuscules- plus petits que 2,5 microns ou une fraction de l'épaisseur d'un cheveu humain- qu'ils éludent les défenses naturelles du poumon humain et sont profondément inhalés.....

La recherche antérieure faite par l'université de Harvard et la société américaine du cancer a fortement joint ces particules fines aux cadences élevés de mortalité des maladies cardio-pulmonaires telles que, des crises cardiaques, des arrêts cardiaques et d'asthme...

"la meilleure évidence épidémiologique que nous avons jusqu'ici que ce type d'exposition est associé à la mort de cancer du poumon "...

Les chercheurs ont trouvé que le nombre de décès relié au cancer du poumon a augmenté de 8 pour cent pour chaque augmentation de 10 micro-grammes. Les autres causes de mort reliées au cœur ou aux poumons ont augmenté de 6 pour cent pour chaque augmentation de 10 micro-grammes."¹⁴

- par le fait que:

en ce qui a trait à "la qualité de l'air régionale sur la Rive-sud de Montréal " on enregistre "des dépassements de normes, c'est au niveau de l'ozone, que ce soit sur une base horaire ou le dépassement du standard pancanadien sur 8 heures....je voulais juste dire que la situation concernant l'ozone ou les particules fines, ce n'est pas particulier à la Rive-Sud de Montréal. C'est tout le sud-ouest du Québec, le sud de l'Ontario et quasiment à la grandeur des États-Unis qu'il y a des problèmes avec ces contaminants-là. Alors, c'est pour ça justement que les standards pancanadiens ont été adoptés assez récemment je crois que c'est en 2000x avec pour objectif de les atteindre d'ici 2010"¹⁵

- par le fait que:

"Malheureusement, la qualité de l'air est maintenant menacée par des niveaux de smog et d'ozone au sol à la hausse- une situation qui découle en bonne partie des transports. Et le problème n'ira

¹³. AQLPA. Communiqué pour diffusion immédiate. 6 mars 2002.

¹⁴. Washington Post. Study Ties Pollution, Risk of Lung Cancer. Effects Similar to Secondhand Smoke, by Eric Pianin. Washington Post Staff Writer. Wednesday, March 6, 2002. p.1,2,3.

¹⁵. Transcriptions du BAPE, séance de la soirée du 20 février 2002, p. 24, allocution de M. Eric Delisle.

que grandissant si nous ne trouvons pas les moyens efficaces de renverser cette tendance.¹⁶

Une conclusion qui est ressortie très clairement du Sommet sur le smog de l'an dernier est qu'il n'y a pas de solutions magiques pour mettre fin au problème du smog dans les villes canadiennes. Petit à petit, étape par étape, nous parvenons progressivement à réduire le smog. Toute mesure que nous prenons pour résoudre en partie ce problème apporte des solutions à d'autres défis. Par exemple, le smog n'est pas un gaz à effet de serre comme tel. Il s'agit plutôt d'ozone troposphérique. Cependant, en réduisant le smog, nous parvenons simultanément à réduire les gaz à effet de serre, et vice-versa.

...le problème du smog est un autre grand défi que nous pouvons et que nous saurons relever ensemble. D'ici quelques années, les générations futures et nous récolterons les avantages de respirer de l'air plus pur, d'avoir une meilleure santé et une meilleure de qualité de vie pour tous les Canadiens et toutes les Canadiennes.¹⁷

- par le fait que:

"Selon une étude de la firme de consultants Roche & Deluc, deux millions de camions de moins sur les artères de Montréal. Cela diminuerait notamment la pression sur le réseau métropolitain actuel et augmenterait d'autant la qualité de vie des citoyens et des banlieusards.¹⁸

En fait, non seulement sommes-nous inquiets par les évidences susmentionnées mais également fortement intrigués par l'acharnement du promoteur à privilégier un projet dont les conséquences vont à l'encontre des principes établis par son propre parti dans son programme politique. Ainsi,

"On reconnaît aujourd'hui que chaque citoyenne et chaque citoyen a droit à un environnement sain où il fait bon vivre. Une action rapide et efficace doit être menée pour éviter une crise écologique irréversible...

La Charte québécoise de l'environnement doit établir les bases du droit pour tous à un environnement de qualité."¹⁹

¹⁶. Notes d'allocution du Ministre des Transports David Collenette au Salon professionnel sur le changement climatique Ottawa le 2 juin 1999, p.1.

¹⁷. Notes d'allocution du Ministre des Transports David Collenette au Sommet sur le smog, Toronto, le 11 juin 2001, p. 1,2,5,6.

¹⁸. Raccordement de l'autoroute 30: dans l'intérêt de tous. Il y a maintenant plusieurs décennies qu'on en parle et qu'on étudie le projet, mais rien n'est encore entrepris. Septembre 2001, p.12.

¹⁹. Parti Québécois. UN PAYS POUR LE MONDE. Programme du parti québécois version abrégée, octobre 2001. Chapitre 3, page 23.

Par conséquent, nous considérons qu'en ce qui a trait à notre qualité de l'air, le projet proposé ne nous permet pas d'obtenir un environnement de qualité mais contribue plutôt à la détérioration de la situation actuelle. Nous considérons de plus, qu'à l'ère des accords de Kyoto et du développement durable il est plus que temps que nos représentants politiques, et ce quel que soit leur palier gouvernemental, prennent leurs responsabilités et fassent en sorte que l'une des priorités en matière de transport soit la protection de l'environnement, notamment, dans le cas présent: la qualité de l'air. Nos dirigeants ont le devoir moral de veiller à la sauvegarde de la santé de leurs citoyens, et nous les citoyens avons le devoir moral de veiller à ce que notre santé soit préservée.

Dans le cas présent, nous jugeons que notre santé est mise en péril et nous considérons que ce projet doit être revu dans son ensemble.

La sécurité

Depuis le 11 septembre 2001, l'improbable est devenu probable. Le pire scénario en ce qui a trait à notre communauté dans le cas présent serait le déversement de produits toxiques.

Attendu que le tronçon de l'autoroute 30 Châteauguay- Vaudreuil passe en zone agricole pour qu'il n'y ait pas de déversements de produits toxiques en milieu urbain entre autres choses, nous demandons que la même logique soit appliquée dans notre dossier. Agir autrement nous donnerait l'impression d'un entêtement non justifiable de la part du promoteur.

Nous estimons d'ailleurs que l'essentiel concernant cette rubrique vient d'être dit puisque nous faisons une demande en bonne et due forme, considérant l'action prise à Châteauguay comme un précédent.

3.2. L'environnement

Chaque individu, groupe d'individus, entité corporative et institution sera pleinement responsable de l'environnement afin de préserver la qualité de vie et par le fait même, la santé. Nul n'abusera de ce bien collectif afin que toutes et tous aient accès à une nature saine. Toute agression d'un individu contre l'environnement, tout gaspillage des ressources naturelles, toute catastrophe écologique causée par une activité économique sauvage seront sévèrement condamnés.²⁰

- L'autoroute 30 en tranchée sur la 132 est comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises une fissure, une entaille dans une réalité urbaine, sociale et économique. Par conséquent, il s'agit d'une agression dans la vie de notre communauté de 64,000 habitants, une sorte d'attaque en règle contre notre tissu social et économique.

- L'autoroute 30 en tranchée sur la 132 c'est la confrontation avec la nappe phréatique. N'y a-t-il pas un danger à construire en dépression? Ne s'agit-il pas d'une agression de l'environnement? Le député de Laprairie M. Serge Geoffrion n'a-t-il pas rejeté de la main une autoroute en tranchée sur la A15, à la hauteur de Laprairie, à cause de la nappe phréatique qui serait atteinte?

- L'autoroute 30 en tranchée sur la 132 c'est l'éventuelle et nécessaire gestion des sites contaminés, en tenant compte absolument toutefois, que le projet retenu exige des travaux de déblaiement et de remblaiement. Ainsi, en partant du principe qu'à Delson un ancien site d'enfouissement produit des eaux de lixiviation et de méthane et que l'autoroute passe en dépression n'y a-t-il pas danger de favoriser la contamination du sous-sol de la nappe phréatique et des cours d'eau?

Compte tenu du fait également qu'à Delson, deux entreprises dont Domtar, qui durant les années 1920-1930 entreposaient, dans les étangs et les lagunes, du créosote préservatif pour les dormants de chemin de fer et poteaux d'Hydro-Québec n'y a-t-il pas lieu de s'inquiéter?

Compte tenu du fait que certains contaminants répertoriés ne sont pas biodégradables,

et comme le mentionne M. Robert Perreault:

"M. Ménard aurait dû réaliser que la question des sols contaminés dans une ancienne zone industrielle comme l'est de Montréal sera l'un des éléments importants pour le coût et le choix du

²⁰. Parti québécois. UN PAYS POUR LE MONDE. Programme du parti québécois, version abrégée, octobre 2001, chapitre 3, page 23.

design d'un projet de route"²¹

Par conséquent, nous remettons en cause le choix de design (le concept lui-même et son emplacement) du promoteur ? Allons-nous agresser la nappe phréatique pour se donner raison quant au choix du lieu et de la façon de réaliser cette autoroute?

- L' autoroute 30 sur le tracé nord c'est, tout comme pour le tracé sud, la traversée de trois rivières, "la rivière à la Tortue étant la plus importante et la plus riche au niveau de la faune. On y retrouve une vingtaine d'espèces de poisson; alors que dans les autres, ça dépasse à peine cinq ou six espèces de poissons."²²

mais c'est également et uniquement pour le tracé nord, une agression majeure du marais situé à proximité de la réserve.

"Ce marais qui existe, qui se mêle avec une forêt marécageuse en voie de périssèment,, les arbres sont à peu près tous morts sur une bonne partie du secteur, les gens se demandent si c'est un marais naturel ou pas naturel. Ça peut d'importance, selon notre réglementation, qu'il soit naturel ou non. Du fait, qu'il existe, il supporte une faune et puis on le considère comme un marais. Et lorsqu'on intervient dans ce secteur, il y a des précautions à prendre de façon particulière, par exemple, parce qu'on y retrouve passablement d'espèces de faune.

Au niveau des amphibiens, il y en a peut-être une dizaine d'espèces qui s'y trouvent. Il y a beaucoup d'oiseaux aussi qui sont associés à ce milieu qui est diversifié, parce que nous avons une interface entre l'eau et puis le milieu terrestre."²³

D'autre part, ce marais , c'est aussi pour nous une source d'inquiétude . quant à la façon dont le promoteur a fait ses recherches. En effet,

"Oui. Donc, à l'endroit dont parle monsieur Arcouette par rapport à l'étagement entre le chemin de fer et l'autoroute 30 dans Sainte-Catherine, donc dans le quadrant nord-ouest et nord-est, il ya effectivement présence d'eau mais c'est un phénomène relativement récent. En effet, on remarque qu'il y a des grands arbres et que ces arbres-là depuis , je dirais, 4ou 5 ans, meurent à cause de la présence d'eau.

Donc, ce n'est pas un marécage ancien. C'est une situation récente due à un mauvais drainage tout simplement ou je ne sais pas . Et, c'est en grande partie sur des terrains qui appartiennent au ministère, d'ailleurs. Donc, je ne suis pas biologiste mais je ne pense pas qu'on peut qualifier ça de

²¹. La Presse. Robert Perreault tire à boulets rouges sur le ministère des Transports. Cahier E, pE3. Article de Bruno Bisson.

²². Transcriptions du BAPE, Séance de la soirée du 21 février 2002. Allocution de M. Gérard Massé, p.135, lignes 5538 à 5540.

²³. Transcriptions du BAPE, Séance de la soirée du 21 février 2002. Allocution de M. Gérard Massé, p. 135, lignes 5555 à 5566.

marécage"²⁴

. quant à son affirmation voulant que- c'est en grande partie sur des terrains qui appartiennent au ministère, d'ailleurs-. Que ce marais soit situé sur des terrains qui appartiennent au ministère en grande partie, ne change en rien le fait que ce marais a un intérêt environnemental de grande valeur et nous avons la ferme intention qu'il demeure intact.

-L'autoroute 30 sur le tracé nord c'est l'obligation de vérifier et de s'assurer qu'il n'y aura pas d'agression sur le milieu aquatique.

"Évidemment, en ce qui concerne la section de l'autoroute en dépression, il va y avoir probablement un abaissement de la nappe phréatique. Donc, il va y avoir de l'eau à pomper. Et, c'est évidemment, au promoteur à démontrer qu'il n'y aura pas d'impact sur le milieu aquatique, parce qu'il va y avoir un rejet dans la rivière Saint-Régis, et ils doivent, évidemment, respecter les critères de qualité de surface pour ce rejet-là. C'est-à-dire, avoir des normes, respecter les normes qu'on retrouve selon les usages qu'on fait de cette rivière. Et le principal usage, je crois que c'est surtout la vie aquatique. Alors, il y a des normes à respecter en fonction de ça."²⁵

-L'autoroute 30 sur le tracé nord, c'est un suivi majeur et tous les coûts qui s'ensuivent de la problématique des inondations. C'est aussi une grande source d'inquiétude pour notre communauté puisque:

"De plus, à moins de contrainte majeure le MTQ évite l'aménagement de routes en dépression puisqu'elle constitue un point faible du réseau étant donné la possibilité d'inondation."²⁶

Par conséquent, à la lumière de tous les éléments susmentionnés, nous considérons que ce projet de par son concept et l'emplacement retenu agresse notre environnement d'une façon très majeure.

²⁴. Transcriptions du BAPE, Séance de l'après-midi du 20 février 2002. Allocution de M. Gildard Lanteigne, p. 36, lignes 1467 à 1476.

²⁵. Transcriptions du BAPE, Séance de la soirée du 18 février 2002. Allocution de M. Jacques Alain, p.64, lignes 2636 à 2643.

²⁶. Annexe au mémoire, rubrique général, document G4, p.2. Préparé par Gildard Lanteigne, Ing. Date 2000-05-01

Nous aimerions terminer ce mémoire en nous adressant directement à
M. André Boisclair, Ministre de l'Environnement

Monsieur, le Ministre,

Nous aimerions que le tronçon de l'autoroute 30 appelé à traverser la MRC de Roussillon constitue un précédent dans la gestion des transports et des infrastructures routières. Nous aimerions en effet, qu'il s'inscrive non seulement dans le contexte du développement durable mais également dans un code de valeurs environnementales hautement sophistiquées. Le projet qui nous a été présenté porte les stigmates du passé, nous aimerions un projet innovateur bien campé dans la réalité d'aujourd'hui.

Nous aimerions que le promoteur présente ses projets autoroutiers avec plus de transparence, plus de précision, plus de concision. Nous aimerions que les projets fassent l'objet d'ouvrage de vulgarisation afin de rendre l'information plus accessible et l'argumentation plus facile.

Nous aimerions que l'on reconnaisse le fait que la route 132 en 2002 est une route réappropriée par une communauté dans son ensemble. Cette route a une âme, elle nous appartient et nous aimerions certes qu'elle soit améliorée, mais dans des conditions beaucoup plus équitables pour tous nos citoyens, propriétaires, locataires, de résidences ou de commerces.

Nous aimerions également que cette problématique ne s'articule pas autour du concept la zone agricole versus le monde urbain. En fait, nous croyons que l'on reconnaît un grand praticien au fait qu'il saura comment dépasser la théorie le cas échéant. Le cas échéant est maintenant là. Oui, nous devons protéger le milieu agricole, mais nous devons également vouloir protéger le milieu urbain. Le projet de prolongation de l'autoroute 30 en tranchée sur l'axe de la 132 c'est en définitive implanter un cancer vicieux dans une trame urbaine et sociale bien vivante. C'est une erreur environnementale que nous n'acceptons pas.

Nous aimerions également que tous les scénarios soient analysés de façon précise et éclairante, notamment l'hypothèse d'un boulevard urbain sur la 132 actuelle et d'une autoroute 30 sur le tracé sud.

Nous aimerions obtenir des informations sur le plan numéro de projet 602814 CR-01 daté du 01-12-12.

Enfin, Monsieur le Ministre, nous aimerions souligner que nous sommes prêts à travailler en concertation avec tous les agents concernés et ce, avec diligence, bienséance et transparence.

Agréez, l'expression de nos sentiments distingués,



Pierre Arcouette
Président
Le Comité pour l'autoroute 30 Sud Inc.



-12-

Saint-Léon de Standon le 19 mars 2002

Monsieur Pierre Arcouette,
COMITÉ DE LA 30 SUD INC.
1, rue de Beau Jour,
St-Constant (Québec),
J0L 1Z9

Monsieur,

Il nous fait plaisir de répondre à votre demande pour obtenir une opinion de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) sur le projet de construction du segment de l'autoroute 30 dans la région de Saint-Constant.

Tout d'abord, il faut rappeler que l'objectif de ce projet est principalement de réduire la congestion du réseau autoroutier traversant l'île de Montréal. Il s'agira donc dans ce contexte d'un déplacement du flot de véhicules de Montréal vers Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson. Il y aura une augmentation relativement importante de la circulation locale entraînant une hausse significative de la pollution de l'air ambiant. Il apparaît clairement que sur une base locale, les émissions de particules fines PM2.5, de composés organiques volatils, COV et d'oxydes d'azote, NO_x, polluants responsables du smog ou ozone au sol connaîtront une hausse.

Il est important de savoir que la direction des vents dans la région est à 75% du temps de ouest sud-ouest à est nord-est. Il nous apparaît donc souhaitable en fonction de la santé publique d'éviter de construire ce tronçon routier en milieu urbain. Nous estimons essentiel qu'afin de contenir le plus possible l'augmentation du nombre de véhicules empruntant ce tronçon routier, on favorise le transport collectif et le transport ferroviaire pour la marchandise. Ces deux mesures permettraient de contenir la pollution de l'air prévisible. Nous croyons qu'il serait judicieux d'exiger aussi la mise en œuvre du programme d'inspection obligatoire des émissions des véhicules automobiles lourds et légers sur le territoire.

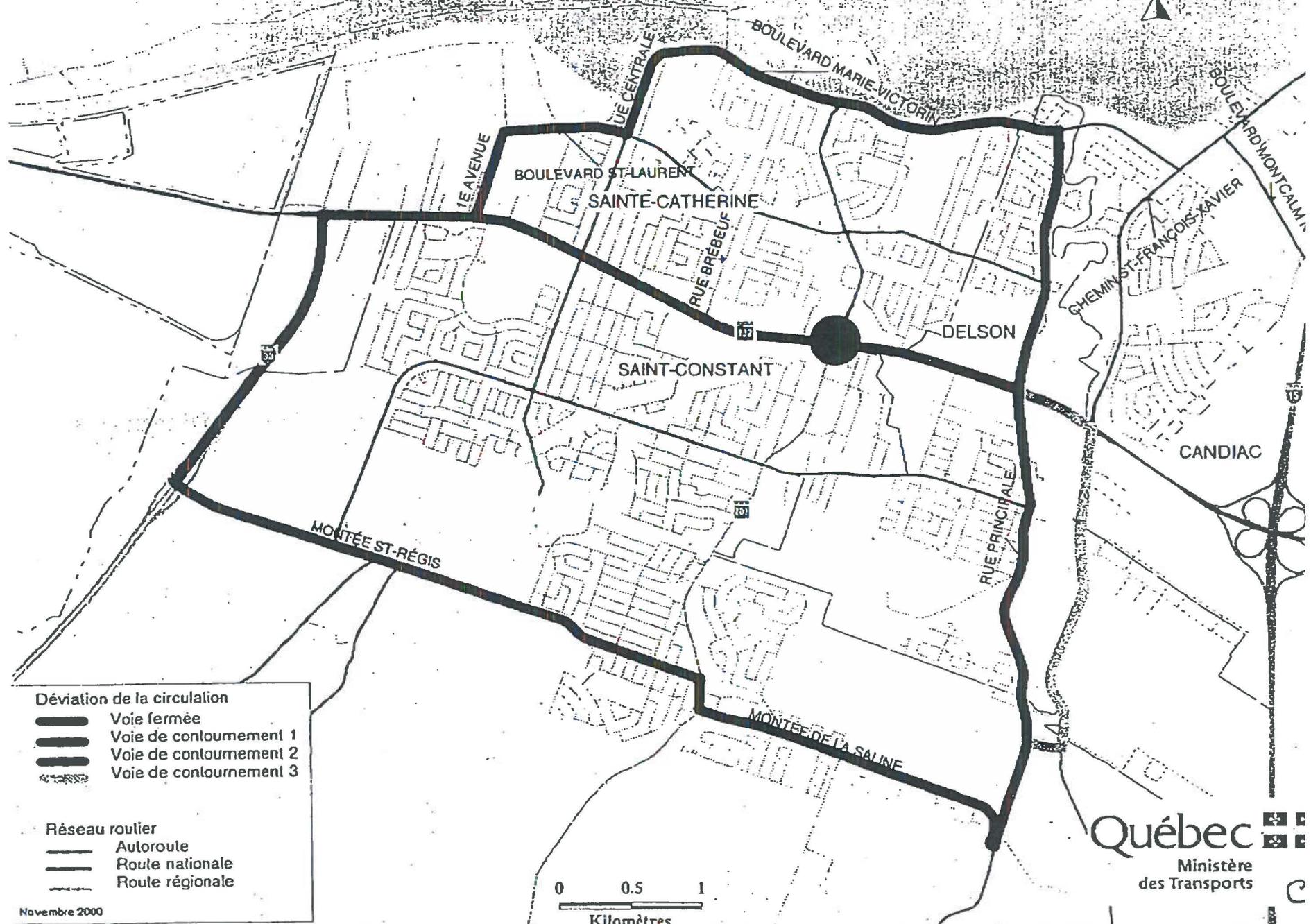
En conclusion, nous pensons que s'il est possible de construire ce segment routier au sud-est du secteur urbain à bonne distance, on évitera d'augmenter la concentration de pollution de l'air ambiant réduisant par le fait même, les impacts sur la santé des gens vivant dans ces agglomérations.

Veuillez recevoir, Monsieur Arcouette, l'expression de nos sentiments respectueux.



André Bélisle, Président
AB/lc

VOIES DE CONTOURNEMENT POUR AUTOMOBILES



- Déviation de la circulation**
-  Voie fermée
 -  Voie de contournement 1
 -  Voie de contournement 2
 -  Voie de contournement 3

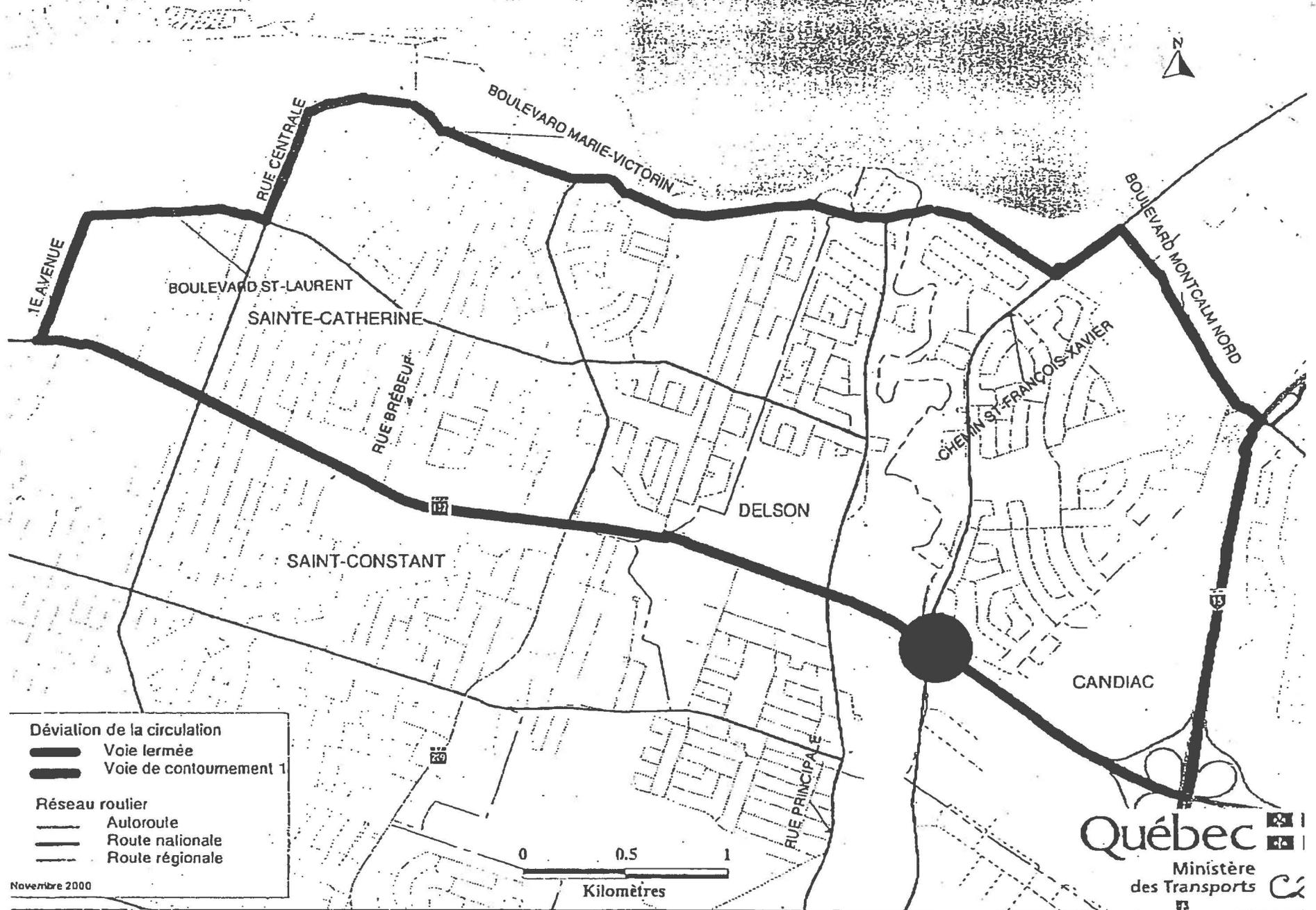
- Réseau routier**
-  Autoroute
 -  Route nationale
 -  Route régionale



Novembre 2000

Québec
Ministère
des Transports

VOIES DE CONTOURNEMENT POUR AUTOMOBILES



Novembre 2000

Date	Modifications (nature)	Par
01-12-12	Date d'émission du plan	

Scæau



**Gouvernement du Québec
Ministère des Transports**



**Lalonde, Girouard,
Letendre & associés**



Lalonde, Girouard, Letendre & associés (1993) inc
455, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec), Canada H2Z 1Z3
Téléphone: (514) 393-1000, Télécopieur: (514) 393-0156

Membre du Groupe **SNC • LAVALIN**

Titre

AUTOROUTE 30

PLAN D'ENSEMBLE

NUMÉRO DE PROJET 602 814

CR-01

C4-1