

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

Madame la Présidente
Monsieur le Commissaire
Bonsoir

Nous aimerions traiter ici ce soir de certains points qui nous apparaissent primordiaux dans l'analyse du projet de l'autoroute 30 dans l'axe de la 132, soit:

- la transparence,
- les considérations du milieu agricole versus les considérations du milieu urbain,
- la qualité de vie d'une communauté
- l'environnement

La transparence

En ce qui a trait à la transparence, nous aimerions commencer par la lecture d'un extrait d'un article paru dans le journal La Presse du lundi 25 mars 2002, et qui s'intitule **Boisclair amendera la Charte de Montréal**.

"M. Boisclair souhaite cependant lancer un grand débat sur la démocratie municipale et le sens de l'éthique des élus municipaux au Québec.

"Je comprends bien la sensibilité des citoyens qui exigent plus de transparence et qui réclament plus de démocratie. Ces questions me préoccupent" assure-t-il.....

"J'invite le monde municipal à pousser plus loin l'expérience démocratique, conclut-il. Je pense que les grandes villes doivent se doter des plus hauts standards de démocratie. Et un des critères d'efficacité de la démocratie, c'est la transparence."¹

Madame la Présidente, cette affirmation; ces principes que remet en lumière M. Boisclair nous interpelle fortement, nous le Comité de la 30 au Sud, puisque nous nous battons depuis le début de notre création pour que transparence se fasse dans un dossier qui nous apparaît plus opaque qu'un mur de béton. En fait, tous les intervenants qui s'intéressent à ce dossier, de près ou de loin, doivent être conscients que nous avons dû avoir recours à la Loi d'accès à l'information pour obtenir toute l'information qui somme toute aurait dû être accessible sans ambages. Nous avons dû de plus demander, lors de la première partie de l'audience publique du BAPE, qu'un certain document soit déposé par la ville de Saint-Constant. Cette même ville d'ailleurs qui a refusé de nous reconnaître comme Comité, nous qui défendons la qualité de vie de notre communauté, nos PME et notre environnement. Elle a préféré reconnaître les Outremangeurs anonymes.

¹. La Presse, lundi 25 mars 2002. **Boisclair amendera la Charte de Montréal**. Un article de Eric Trottier. A2.

Étant donné que la transparence, c'est ce qui est visible par tous, non dissimulé, public, comment peut-on accepter:

- toutes les tractations qui ont été faites derrière des portes closes.

- les quelques rares séances d'information organisées par le promoteur, plus inquiétantes qu'éclairantes puisque nous avons l'impression que l'on voulait nous vendre un projet plutôt que de nous informer et nous consulter. D'ailleurs ces séances d'information ont toujours fait l'objet d'un fort mécontentement chez la population qui n'avait cessé de manifester sa désapprobation. Nous devons être informés. Ce qui veut dire, présentation claire et concise des divers scénarios et des enjeux rattachés, vulgarisation professionnelle des documents, présentation des tracés clairement identifiés. D'ailleurs, Madame la Présidente, si nous pouvons nous permettre, hier, mardi 25 mars, le représentant du Super -C a affirmé qu'un boulevard urbain poserait la même problématique pour le commerce qu'il représente puisque le promoteur lui a confirmé qu'il n'y aurait pas de feu de circulation à la hauteur de la rue Brébeuf. Par conséquent, devons-nous conclure qu'il existe un plan dudit boulevard urbain, et si oui est-il possible de le consulter et de le rendre public?

- la création d'un comité intermunicipal qui nous semble à des milliers d'années-lumière des préoccupations des citoyens, mais bien campé toutefois dans des considérations administratives. Nous aurions aimé être consulté, nous aurions aimé avoir le sentiment que nos intérêts quant à notre qualité de vie, quant à notre santé, quant à notre bien-être socio-économique et quant à notre environnement soient défendus. Au lieu de cela, nous nous sommes rendus compte qu'il y avait toutes sortes d'ententes et de demandes qui ne correspondaient pas à nos attentes et qui tournaient toujours autour de considération pécuniaire. Qui exactement veut-on privilégier? Nous demandons une réponse franche et nette.

- les contradictions dans les propos entre les différents intervenants impliqués. "Le ministère de Transports informe également les représentants qu'après la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, les voies de service deviendraient la propriété des municipalités (à l'exception des structures) et que dans l'éventualité de l'autoroute au sud, toute l'assiette de la route 132 deviendrait propriété des municipalités adjacentes au tracé et que celles-ci seraient responsables de leur entretien et améliorations futures."²

Par conséquent, Madame la Présidente, nous aurions aimé que transparence fut

².Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 . Etude d'impact sur l'Environnement. Annexes.Juin 1998. Annexe 1-Compte-rendus des consultations, p.iii.

faite et nous avons tout lieu de croire qu'elle est encore absente. De plus, nous demandons ici, ce soir, à notre ministre des Affaires municipales et de l'Environnement que transparence soit rendue dans notre dossier. Nous invitons de plus nos élus municipaux à participer au chantier qu'entend organiser Monsieur le Ministre Boisclair à la table Québec-municipalités et ce, pour le bien de notre communauté.

Les considérations du milieu agricole versus les considérations du milieu urbain.

Nous regrettons que ce dossier prenne des allures de conflit entre le milieu agricole et le milieu urbain. Nous considérons que c'est mal articuler la problématique. En fait, Madame la Présidente, je me permets de vous apporter une information que je juge très importante. Vous avez devant vous un citoyen qui s'est battu au côté de René Lévesque pour instaurer la loi de protection agricole.

Cette loi devait protéger les terres agricoles:

-contre toute forme de spéculation - certains spéculateurs achetant des terres agricoles à des fins d'investissement uniquement, les laissant monter en friche pour finalement les développer et en tirer des profits,

Cette loi devait contrer:

-toute forme de développement sauvage où un promoteur bâtit n'importe quoi, n'importe où et n'importe comment.

Aujourd'hui, un organisme s'est emparé de cette loi et s'en sert à tout venant, comme s'il s'agissait d'une loi blindée, fermée sur elle-même, au-dessus du peuple, donc au-dessus de tout gouvernement, ce qui à nos yeux est inadmissible. Personne n'est au-dessus du peuple, puisque nous sommes une démocratie.

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 et devoir protéger le milieu urbain. Le projet de prolongement de l'autoroute 30 et qui plus est 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.

-La qualité de vie d'une communauté

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 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 des 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, un CLSC, 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?

-Le projet de prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 c'est en matière de climat sonore non pas une amélioration de notre situation mais une contribution à sa détérioration. Par conséquent, nous sommes très inquiets, et nous n'acceptons pas la façon dont le promoteur a traité un point aussi capital pour notre santé que celui du bruit.

-Le projet de prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 c'est en matière de qualité de l'air la considération que 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 leur responsabilité 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, après avoir pris connaissance du dossier et à la lumière de l'étude parue dans le Washington Post, nous jugeons que notre santé est mise en péril et nous considérons que ce projet doit être revu dans son ensemble.

-Le projet de prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 c'est en quelque sorte une menace pour les petites et moyennes entreprises, jadis fleuron de notre pensée économique et politique. Comment voulez-vous Madame la Présidente que les propriétaires et employés de ces entreprises ne soient pas inquiets, si une grande surface telle que Super-C demande des corrections au tracé afin qu'elle n'encoure pas trop de pertes importantes qui pourraient mener à sa fermeture? Si un géant risque de mourir qu'advient-il des plus petits confrontés à la même situation, et qui sont situés entre des viaducs?

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."³

- 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 moins lourd et un calendrier de travail beaucoup plus court. En effet, le tracé sud ne requiert pas de travaux majeurs de

³. Transcriptions du BAPE, séance de la soirée du 20 février 2002, page 8, lignes 320 à 325.

déblaiement, de remblaiement et de dynamitage, il n'agresse pas la nappe phréatique, on n'y rencontre aucun site contaminé et on n'assèchera pas un marécage de grande valeur environnementale, nul besoin de pompes, de stations de pompage, de ramassage de la neige, moins de sels de déglacage, deux routes pour le prix d'une et par conséquent nul besoin de voies de contournement dans les zones d'école, de garderies, de CLSC et de résidences, moins de deniers publics dépensés de façon désinvolte. Enfin bref, moins de contraintes majeures et gain de certains atouts plus qu'intéressants.

L'environnement

Dans la version abrégée de son programme, UN PAYS POUR LE MONDE , le parti québécois affirme:⁴

"Chaque individu, groupe d'individus, entité corporative et institution sera 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"

- 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 du revers de la main une autoroute en tranchée sur la A15, à la hauteur de Laprairie pour ne pas creuser dans la nappe phréatique? Alors pourquoi est-ce différent pour nous?

- 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. 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? N'y t-il pas une faille à proximité de dizaine et de dizaine de mètres qui a atteint la nappe phréatique? Est-ce que l'égouttement , selon la carte de Freeze ne se dirige pas vers l'autoroute en dépression sur la 132 et vers la rivière La Tortue, elle-même considérée comme un élément environnemental majeur? N'a t-on pas vu à Mercier les contaminants se déverser sur une étendue de 24 km? 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

⁴. Parti québécois. UN PAYS POUR LE MONDE. Programme du parti québécois, version abrégée, octobre 2001. Chapitre 3, page 23.

de fer et poteaux d'Hydro-Québec n'a-t-il pas lieu de s'inquiéter? A-t-on pris des échantillons de la Stella-Jones à la 132? Si non pourquoi? Si oui ont-ils été rendus publics? Compte tenu que certains contaminants répertoriés ne sont pas biodégradables, et compte tenu comme le mentionne M. Robert Perreault que:

"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 design d'un projet de route"⁵

Par conséquent, nous remettons en cause le choix de design du promoteur. Allons-nous aggraver la nappe phréatique et risquer de contaminer nos rivières, nos prises d'eau et le fleuve 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, mais c'est également et uniquement pour le tracé nord, une agression majeure du marais situé à proximité de la réserve. Ainsi, comme l'a affirmé M. Gérard Massé de la Société de la faune:

"Ce marais qui existe, qui se mêle avec une forêt marécageuse en voie de périssamment, 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. C'a peu 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".⁶

D'autre part, ce marais c'est aussi une source d'inquiétude quant à la façon dont le promoteur a fait ses recherches. En effet, le MTQ a affirmé en première partie de l'audience publique:

"...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-

⁵. La Presse. Robert Perreault tire à boulets rouges sur le ministère des Transports. Cahier E, p.E3. Article de Bruno Bisson.

⁶. Transcriptions du BAPE, Séance de la soirée du 21 février 2002. Allocution de M. Gérard Massé, p. 135, lignes 5555 à 5566.

ouest et nord-est, il y a 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, 4 ou 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 marécage".⁷

Quant à l'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 en grande partie au ministère ne change en rien le fait que ce marais a un intérêt environnemental de grande valeur et nous avons la ferme intention de le protéger et de veiller à ce 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. Ainsi, comme le fait remarquer M. Alain:

"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 qualités 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".⁸

-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 le promoteur a déjà affirmé:

"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

⁷. Transcriptions du BAPE, Séance de l'après-midi du 20 février 2002. Allocution de M. Gildard Lanteigne, p.36 lignes 1467 à 1476.

⁸. Transcriptions du BAPE, Séance de la soirée du 18 février 2002. Allocution de M. Jacques Alain, p.64, lignes 2636 à 2643.

d'inondation"⁹

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 et ce, à tous les niveaux.

⁹ Annexe au mémoire, rubrique général, document G4,p2. Préparé par Gildard Lanteigne, ing. Date 2000-05-01.

Madame la Présidente,
Monsieur le Commissaire,

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. Ce qui veut dire que nous aimerions que le Québec devienne tendance et qu'il épouse le courant voulant que toutes les grandes villes manifestent la volonté de se départir d'infrastructures routières qui brisent la trame urbaine et sociale de leur communauté. Elles dépensent des sommes d'argent considérables pour redonner un caractère humain à leur trame urbaine et ce, que ce soit New-York, Toronto, Boston, Milwaukee...

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 de petite, moyenne ou grande surface. En définitive, elle a l'essence d'un grand boulevard urbain représentatif de notre communauté.

Enfin, Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, nous aimerions porter à votre attention que nous estimons qu'un préjudice a été commis à l'égard de la communauté de Kahnawake qui n'a pas été ni consulté, ni informé sur ce projet. Pourtant, elle aura à subir:

- une augmentation de la pollution atmosphérique, une détérioration de son climat sonore, l'augmentation de la congestion routière sur sa route, affectant une école, un développement résidentiel ainsi que son milieu faunique et floristique. N'aurions-nous pas dû inviter et consulter le grand chef Joe Norton?

En ce qui nous concerne, nous considérons qu'il s'agit là d'un manque d'éthique et de respect envers une communauté qui s'identifie à juste raison comme une nation et qui partage le même environnement que nous.

Merci Madame, Merci Monsieur de votre attention,



Pierre Arcouette, président du Comité pour la 30 au Sud Inc. 27 mars 2002.