

Mémoire du CRE *Montérégie*  
sur le prolongement de l'autoroute 30

**164**  
Construction de l'autoroute 30  
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15  
par le ministère des Transports  
**DM67**  
Sainte-Catherine  
6211-06-0H5

Rédigé par Johanne Morissette, Directrice générale  
21 mars 2001

Présenté aux audiences publiques du BAPE  
**Mardi le 26 mars 2002**

## Table des matières

### 1. **L'implication et le rôle du CRE*Montérégie***

- .1 Contexte de l'intervention du CRE*Montérégie* dans ce dossier

### 2. **La planification routière**

- .1 Contexte Montréal/Rive-Sud
- .2..Transport en commun
- .3..Tracé Nord
- .4 Tracé Sud

### 3. **Hypothèse d'un tracé**

## **Réflexion sur le prolongement de l'autoroute 30 en Montérégie présenté au BAPE mardi le 26 mars 2002 à Ste-Catherine en Montérégie**

### **1. L'implication et le rôle du CRE Montérégie**

Depuis maintenant onze années, la Montérégie dispose d'un conseil régional qui regroupe des organismes environnementaux actifs sur son territoire, des individus qui s'impliquent en environnement, ainsi que des municipalités et des entreprises qui se soucient du respect du milieu. La restructuration de notre Conseil régional menée lors du 10<sup>e</sup> anniversaire a permis de réaffirmer les trois volets de notre mission, en accord avec le Protocole d'entente signée avec la Direction régionale du ministère de l'Environnement :

- mission de concertation entre les groupes environnementaux, les individus, les organismes et les partenaires d'affaire pour protéger l'environnement et cheminer vers un développement durable;
- mission de sensibilisation et d'éducation relative à l'environnement pour combler les besoins de la population et obtenir des comportements respectueux en lien avec le développement durable;
- mission de promotion de stratégies d'actions concertées pour solutionner des problèmes environnementaux et participer au développement durable de la région.

### **2. La planification routière**

#### **.1 Contexte Montréal/Rive-Sud**

Pour diverses raisons dont la trop grande concentration de véhicules aux abords des ponts entre la Rive-Sud et l'île de Montréal sur les heures de pointe, l'ensemble des décideurs de la Montérégie approuvent la construction d'une voie de contournement de l'île de Montréal<sup>1</sup>. Cela aurait pour impact de diminuer le nombre de véhicules passant sur l'île.

#### **.2..Transport en commun**

Le CRE Montérégie privilégie toutes formes de transport en commun desservant bien la population et polluant moins l'air comparativement à l'utilisation du véhicule routier individuel.

### **.3..Tracé Nord**

#### **Arguments pour le prolongement par le tracé au Nord**

Le tracé au Nord, planifié depuis de nombreuses années a l'avantage de réutiliser des terrains contaminés qui ne pourraient pas être utilisés pour d'autres usages à moins d'investissements considérables.

Des investissements ont été payés par le passé pour exproprier les gens qui habitaient dans la desserte prévue pour la construction de l'autoroute.

Le tracé Nord est situé en zone principalement commerciale comparativement au tracé au sud qui est en zone agricole.

Les citoyens ont le choix d'utiliser un système d'aqueduc offert par leur municipalité. Ainsi, s'il arrive un accident déplorable au niveau de la nappe phréatique, ils pourront s'abreuver...

#### **Arguments contre le prolongement par le tracé au Nord**

Le tracé Nord fait en tranchée soulève des inquiétudes quant à ses répercussions sur la nappe phréatique et les cours d'eau effluents de cette dernière. Advenant une contamination de l'eau, cela a un impact sur un de nos besoins primaires qui est de boire de l'eau pour vivre.<sup>3</sup>

Le tracé au Nord coûte 3 fois plus cher que celui au Sud.

Le tracé au Nord présente-t-il un plan d'évacuation efficace en cas d'accidents impliquant des substances dangereuses?

Le tracé au Nord semble incommoder plus de gens que celui au sud<sup>2</sup>

### **.4 Tracé Sud**

#### **Arguments pour le prolongement par le tracé au Sud**

Les grandes villes nord-américaines tendent à bâtir les projets d'autoroute en dehors des villes en les contournant (ce que l'on veut faire en partie avec ce projet d'autoroute 30 versus l'Île de Montréal)

Peut-on envisager d'appliquer ce principe pour les villes de Ste-Catherine, Candiac, Delson et St-Constant ?

Une autoroute en surface aura moins d'impacts sur la nappe phréatique que l'autoroute en tranchée prévue au tracé nord.

### **Arguments contre le prolongement par le tracé au Sud**

Le tracé au Sud passe sur des terres arables qui peuvent servir à l'alimentation humaine en autres. Ce qui sert à combler un besoin primaire chez l'homme. Un besoin qui passe avant les déplacements.<sup>3</sup>

Le tracé au Sud fait à une centaine de mètres au sud des quartiers résidentiels les plus proches créera une enclave qui pourrait être plus difficile et onéreux à gérer pour des agriculteurs- propriétaire ou locataires de terres situées de part et d'autre de l'autoroute.

Même si le tracé au Sud est construit, le tracé au nord a besoin de rénovations pour améliorer la sécurité routière.

### **3. Hypothèse d'un tracé**

Si le tracé au nord est retenu, il serait raisonnable que le promoteur du projet prévoit un coussin financier afin de prévenir des impacts négatifs potentiels pour les 50 prochaines années tels pertes d'accessibilité pour les citoyens à de l'eau par le biais de leur puits, décontamination de terres non prévues, décontamination d'eau non prévue, atteinte à la qualité de vie des citoyens par les bruits engendrés par l'autoroute, impacts des polluants émis par la plus grande flotte de véhicules passant sur la santé des résidents autour du tracé nord et un droit

Si le tracé au sud est retenu, il serait raisonnable que le promoteur du projet redonne autant de terres arables perdues aux propriétaires (et à notre descendance) que celles enlevées par la construction de cette nouvelle voie routière .

## Conseil Régional de l'environnement de la Montérégie

### Références :

- 1 : Mémoire du Conseil Régional de Développement de la Montérégie (CRDM); « Projet de construction de l'autoroute 30... »; mars 2002
- 2 : « 14000 noms sur une pétition contre le tracé au nord »; La presse; 19 mars 2002
- 3 : Maslow : Les besoins primaires : respirer, boire, manger, dormir, se vêtir, trouver un gîte, se reproduire